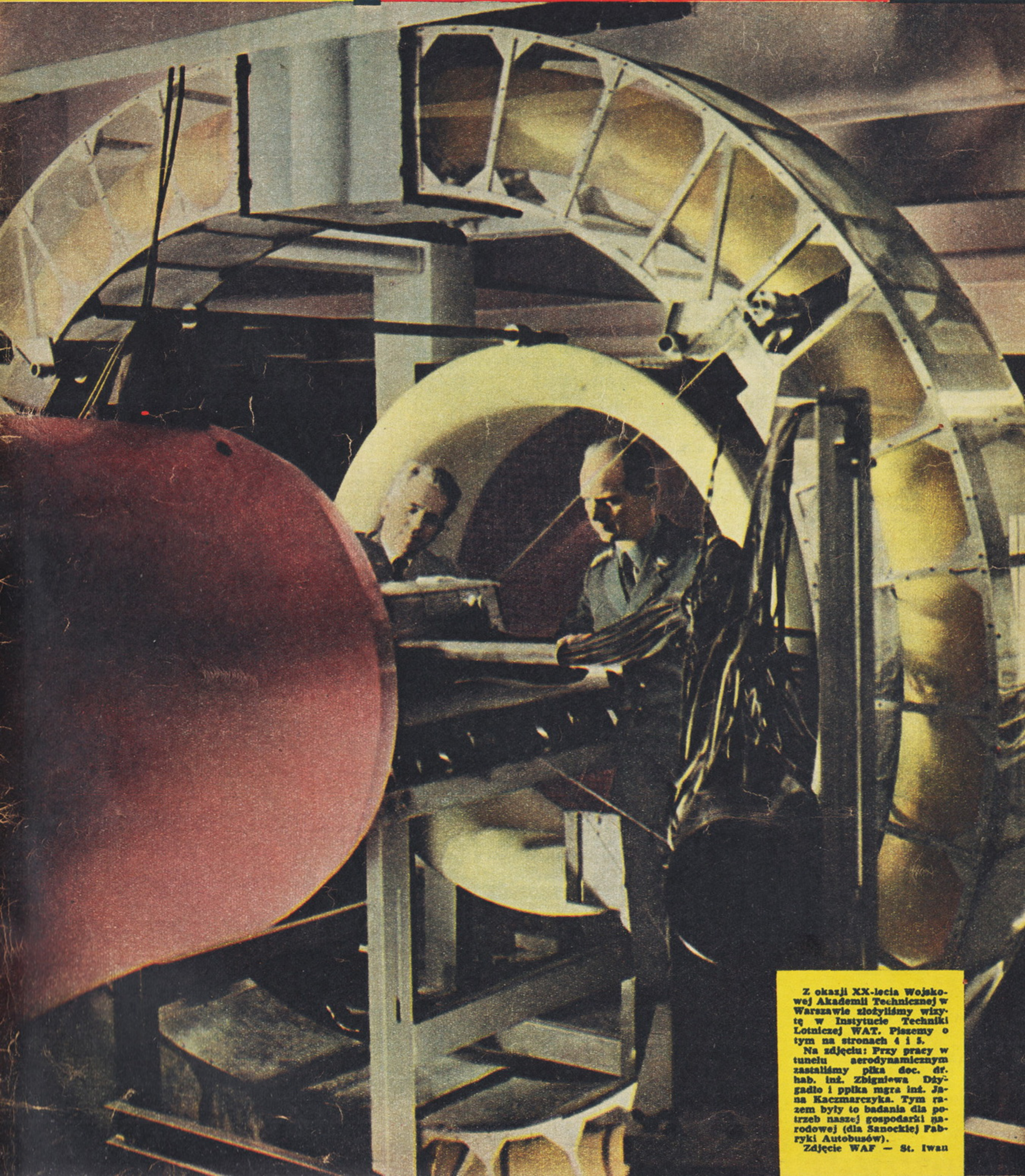
W numerze:
- W INSTYTUCIE TECHNIKI LOTNICZEJ WAT
- MERKURY W MUNDURZE
- WYRÓŻNIENIA FAI
- LOTNICY POLSCY W WALKACH O WARSZAWĘ
- CROSS PRZEZ WĘGRY

SKRZYDLATA POLSKA

NR 3 (1071)
16 STYCZNIA 1972
CENA 2 ZŁ



Z okazji XX-lecia Wojskowej Akademii Technicznej w Warszawie złożyliśmy wizytę w Instytucie Techniki Lotniczej WAT. Piszemy o tym na stronach 4 i 5.

Na zdjęciu: Przy pracy w tunelu aerodynamicznym zastaliśmy płka doc. dr. hab. inż. Zbigniewa Dżygadło i ppłka mgra inż. Jana Kaczmarczyka. Tym razem były to badania dla potrzeb naszej gospodarki narodowej (dla Sanockiej Fabryki Autobusów).

Zdjęcie WAF — St. Iwan

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce oraz Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej.

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Zastępca redaktora naczelnego
JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów: PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (twórczość lotnicza); JERZY POMIANOWSKI (lotnictwo sportowe); Opracowanie graficzne – STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny – IRENA BĄKOWICZ

WARUNKI PRENUMERATY

Cena prenumeraty krajowej:

rocznie – 104 zł
półrocznie – 52 zł
kwartalnie – 26 zł

Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechnienia Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny.

Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy, lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 – Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.

Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę, która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024.

Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² – 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" – Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 10728 A–40

WYDAWCA

WKŁ

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

ODSZEDŁ OD NAS ZBIGNIEW BURZYŃSKI

NA przełomie starego i nowego roku lotnictwo polskie okryła żałoba. Odszedł od nas na zawsze Znakomity Polski lotnik – kpt. pil. w st. spocz. inż. ZBIGNIEW BURZYŃSKI.

Zmarł po ciężkiej chorobie 30 grudnia 1971 r. Pochowany został 5 stycznia 1972 r. na Cmentarzu Komunalnym (d. wojskowy) na Powązkach w Warszawie.

Opuścił nas na zawsze w wieku 69 lat. Jego śmierć przyszła dla nas niespodziewanie, chociaż wiedzieliśmy, że był ciężko chory. Jeszcze przecież nie tak dawno był w naszej redakcji, przyniósł do publikacji notatkę o rozwoju baloniarstwa na świecie. Ta dziedzina sportu lotniczego stała się jego pasją do końca życia. Był też w baloniarstwie, nie tylko polskim, ale i światowym – postacią wielce znakomitą.

Pilot i konstruktor, inżynier mechanik, z niezwykłą sobie energią i żarliwością organizował w Polsce pionierskie sport balonowy. Był przy tym niezwykle czynny zawodniczo. Startował w wielu imprezach krajowych i międzynarodowych. Najwięcej sławy polskim skrzydłom przysporzył dwukrotnym zwycięstwem w międzynarodowych zawodach balonów wolnych o puchar Gordon-Benetta: w 1933 r. w Chicago (z Franciszkiem Hynkiem) i w 1935 r. w Warszawie (z Władysławem Wysockim). W 1934 r. w Warszawie zajął drugie miejsce w tych zawodach (z Janem Zakrzewskim). W latach 1935–36 ustanowił trzy międzynarodowe rekordy balonowe, z których jeden: wysokość 10 853 m (na balonie „Warszawa II") utrzymał się w tabelach FAI aż do lat pięćdziesiątych. Był autorem kilkunastu rekordów krajowych i współorganizatorem wielu imprez balonowych w Polsce. Jako pierwszy i jedyny dotąd polski pilot wykonał 100 lotów na balonie (setny lot odbył w 1960 r.), których ogółem naliczył ok. 140.

W Polsce Ludowej włączył się z pasją w latach pięćdziesiątych do reaktywowania sportu balonowego. Zaprojektował pierwszy po wojnie balon wolny „Syrena". Latał i szkolił młodych pilotów, współorganizował zawody. Przez wiele lat przewodniczył Komisji Balonowej Aeroklubu PRL, był stałym delegatem Polski w Międzynarodowej Komisji Balonowej FAI. Znalazł się w pierwszej grupie pilotów odznaczonych przez Międzynarodową Federację Lotniczą najwyższym wyróżnieniem w sporcie lotniczym – Dyplomem Montgolfiera. Pomagał też w organizacji sportu balonowego w Czechosłowacji. Działał w Klubie Seniorów Lotnictwa APRL.

Członek PZPR. Był odznaczony m.in. Krzyżem Oficerskim i Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, dwukrotnie Złotym Krzyżem Zasługi, odznaką Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego i innymi odznaczeniami.

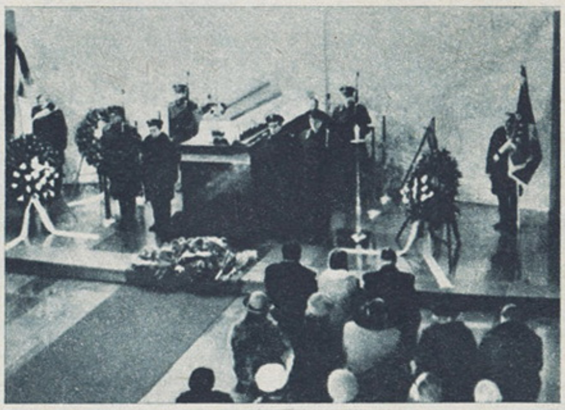
Pisał i publikował w prasie, m.in. na łamach naszej „Skrzydlatej Polski", artykuły o tak umiłowanym przez siebie sporcie balonowym. Dał nam dwie piękne książki: „Kościuszko" nad Ameryką" (wyd. ARP – 1934) i „Balonem przez kontynenty" (dwa wydania w PRL, 1956 i 1969), w której zawarł barwne dzieje swego bogatego dla lotnictwa życia. I napisał w niej m.in. jakże słusznie o sobie: „Młodzieńcza energia i chęć czynu zawsze dominowały w mojej psychice".

Z głębokim żalem pożegnaliśmy kpt. pil. inż. Zbigniewa Burzyńskiego na Cmentarzu Powązkowskim. Odszedł od nas na zawsze szlachetny i skromny Człowiek, serdecznie przez nas lubiany i ceniony – Zasłużony Polski Lotnik.

Pamięć o Nim pozostanie na zawsze wśród nas. Na zawsze zapisała też historia Jego nazwisko w bogatych tradycjach Polskich Skrzydeł.

JRK

Ostatni hołd nad otwartą mogiłą. W imieniu polskich lotników Zmarłego pożegnał prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. nawig. Władysław Jagiełło; w imieniu warszawskich seniorów lotnictwa – prof. Franciszek Janik.



W Domu Pogrzebowym na Cmentarzu Powązkowskim wartę honorową przy trumnie Zmarłego pełnili żołnierze WP, oficerowie lotnictwa, sportowcy, działacze, członkowie władz naczelnych Aeroklubu PRL.

Na miejsce ostatniego spoczynku na Cmentarzu Powązkowskim odprowadzili kpt. pil. inż. Zbigniewa Burzyńskiego licznie lotnicy sportowi i wojskowi, delegacje organizacji lotniczych, towarzysze i przyjaciele Zmarłego. Kompania honorowa Wojska Polskiego oddała salwę honorową.
Zdjęcia B. KOSZEWSKI

Listy

JEDNAK DREWNIANY

W odpowiedzi na apel, by uzupełnić cykl pt. „Samoloty w lotnictwie polskim", podaję właściwy opis wodnosamolotu CANT Z-506B. Niżej podany opis stanowi wyciąg z „Warunków technicznych na dostawę 6 wodnosamolotów CANT Z-506B", będących załącznikiem do umowy dotyczącej tego zakupu. Ze względu na źródłowy charakter materiału, podany opis należy uznać za najbardziej miarodajny.

OPIS WODNOSAMOLOTU CANT Z-506B

Wodnosamoloty tego typu są jednopłatowcami, pływakowymi, przeznaczonymi do bombardowania i torpedowania oraz jako dalekiego rozpoznania.

Budowa płatowca. Konstrukcja kadłuba całkowicie drewniana, trzywarstwowe pokrycie z listewek tulipanowca lub topoli oraz dodatkowo płótnem napuszczonym stiukiem oraz lakierem Arson. Tuż za przegrodą ogniową, będącą zawieszeniem dla silnika, znajduje się kabina nawigacyjna, w której dla bombardiera znajdują się: wszystkie dźwignie i przyrządy do celowania jak: celownik Goertz Bojkow, derywometr, dźwignia do otwierania klap bomboluku, tablica z zegarem, dwa wysokościomierze, prędkościomierz, dodatkowa dźwignia (wolant) dla sterowania kierunkowego w czasie naprowadzania na cel. W kabinie tej są umieszczone aparaty fotograficzne. Za kabiną nawigacyjną znajduje się kabina pilota. Fotele dwóch pilotów umieszczone jeden za drugim. Sterowanie samolotem oraz silnikami — podwójne. Obok miejsca każdego pilota — odsuwane drzwi umożliwiające ratunkowe opuszczenie samolotu. Za kabiną pilotów — miejsca dla mechanika, obok którego zainstalowany jest rozrusznik silników (na sprężone powietrze) oraz tablica przyrządów pracy silników i wskaźniki zbiorników paliwa. Dalej za miejscem mechanika — stolik nawigatora, za którym z kolei znajduje się podwieszona wieża typu Breda M-1 ze stanowiskiem strzeleckim. A dalej przedział dla radiotelegrafisty z pokładową radiostacją i radiogoniometrem. Antena radiogoniometru, dla odsunięcia od metalowych mas, miała być umieszczona daleko w tyle kadłuba. Za przedziałem radiotelegrafisty, po lewej stronie, wejściowe drzwi służące także do ratunkowego opuszczenia płatowca. Mechanik obsługujący stanowisko strzeleckie mógł wyskoczyć po odrzuceniu półkopułki wieżyczki. Za drzwiami wejściowymi — na dolnej stronie kadłuba — tylne, dolne stanowisko strzeleckie. Dalej, w schowku, ratunkowa łódź pneumatyczna oraz pasy ratunkowe i skrzynka z żywnością.

Pływaki duralowe, o sześciu przegrodach wodoszczelnych zaopatrzonych w wodoszczelne otwory dozorowe. Napęd stanowią trzy silniki Alfa Romeo 128 RC 20 osłonięte pierścieniami typu NACA ze śmigłami trójłopatowymi, typu Alfa Romeo, nastawnymi w locie. Ogólna pojemność zbiorników paliwa — 4 150 l.

Uzbrojenie: trzy karabiny maszynowe SAFAT — 12,7 mm, jeden przedni stały obsługiwany przez pilota, drugi w wieżyczce M-1, trzeci dolny — strzelający do tyłu w dół. Ponadto 1 torpeda lotnicza 850 kg albo 1 bomba 800 kg, albo 2 bomby po 500 kg, albo 2 bomby po 250 kg i 3 bomby po 100 kg, albo 4 bomby po 160 kg i 3 bomby po 100 kg, albo 9 bomb po 100 lub 50 kg, lub 16 bomb po 20 kg. Przewidziany wyrzutnik do bomb głębinowych konstrukcji inż. Świąteckiego. Nadajnik i odbiornik radiowy włoskiej konstrukcji. Pilot automatyczny Sperry. Goniometr polskiej konstrukcji. Zaczep umożliwiający przenoszenie wodnosamolotu przy pomocy dźwigu.

DANE TECHNICZNE

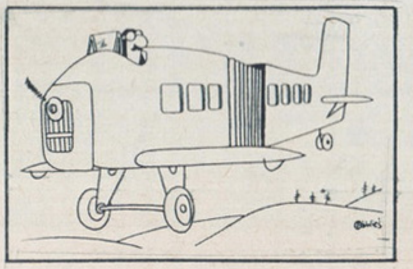
Wymiary: Rozpiętość — 26,5 m, długość — 19,3 m, wysckość — 6,7 m, pow. nośna — 86 m kw.

Ciężary: Ciężar własny — 8 120 kg, ciężar całkowity — 12 120 kg, ciężar użyteczny — 4 000 kg.

Osiągi: prędkość max, na wys. 2 500 m — 370 km/h, predkość min. obserwacyjna (na mocy minimalnej) — 180 do 200 km/h, pułap praktyczny — 8 000 m, zasięg normalny (przy 2 000 kg paliwa i prędkości 320 km/h oraz na wysokości 2 500 m) miał wynosić — 2 000 km. Przy zapasie paliwa 3 000 kg — zasięg 2 950 km.

Moc startowa silników — łącznie 2 550 KM. Możliwość startu na wzburzonym morzu przy fali o wys. 0,5 m. Dopuszczalny kąt nurkowania — 35°.

LESZEK KOMUDA



Na naszym HORYZONCIE

Do dobrych zwyczajów w działalności Aeroklubu PRL zaczynają wchodzić doroczne spotkania prezesów i kierowników aeroklubów regionalnych z naczelnymi władzami lotnictwa sportowego. Ostatnia taka narada odbyła się w końcu ubiegłego roku. Na marginesie jej odnotowaliśmy parę uwag.

Podobały się nam opracowania, które przedstawili poszczególni szefowie działów ZG APRL. Zagadnienia ujmowane były syntetycznie, a wnioski miały uzasadnienie w interesujących zestawieniach danych liczbowych. Można wyrazić życzenie, aby tak właśnie przygotowane materiały przez Biuro ZG APRL były dostarczane komisjom specjalistycznym, kiedy mają one formułować poglądy na określone kwestie.

Opowiadając się jednak za rzeczową analizą dorobku poszczególnych klubów, chcemy przestrzec przed zbytnią fetyszyzacją liczb, które właśnie w lotnictwie mają często wartość bardzo względną, a już z pewnością taki właśnie mają charakter „dane cyfrowe" w lotniczej działalności społeczno-propagandowej. Formalne tu „wykazywanie się" jakimiś liczbami (np. notatek prasowych) łatwo prowadzi do nieprawidłowych skojarzeń.

Z zademonstrowanych na spotkaniu zestawień osiągnięć poszczególnych klubów wynika jasno, że w podobnych przecież warunkach praca w naszych aeroklubach przynosi skrajnie różne rezultaty, przy czym nie ma na nie istotniejszego wpływu wielkość jednostki. Dlaczego tak się dzieje? Czyja to zasługa, bądź czyjaż to wina? Na to, tak istotne pytanie, nie otrzymaliśmy — niestety — na tym spotkaniu odpowiedzi. A szkoda. Tym bardziej że na sali wśród kierowników aeroklubu widzieliśmy wiele nowych twarzy.

Sądzimy, ze w ogóle należałoby rozszerzyć zakres środków pozaekonomicznych, które stanowiłyby bodźce do lepszej pracy klubów. Kiedyś, na przykład, najlepszy aeroklub otrzymywał przechodni sztandar od organizacji młodzieżowej patronującej lotnictwu sportowemu. Można śmiało nawiązać do tej tradycji. Wydaje się też nam, że symboliczna „czerwona latarnia" przypisana najgorszemu aeroklubowi z pewnością również znakomicie zdopingowałaby go do energiczniejszego wzięcia się za robotę.

Oczywiście powstaje tu zagadnienie prawidłowej oceny i klasyfikacji aeroklubów. W tej dziedzinie system, który już przyjęto, należy stale doskonalić. I tak, naszym zdaniem, przy ocenie dorobku poszczególnych aeroklubów trzeba większą wagę przywiązywać do przeprowadzonych imprez sportowo-propagandowych. Wszelkiego typu bowiem zawody, choć wyniki ich nie są ujęte w zestawieniu uprawnień, a i wylatanych godzin też nie rejestruje się zbyt wiele, to jednak zawsze zapewniają istotny postęp w umiejętnościach, w doświadczeniu pilota, czy skoczka. Z drugiej strony impreza, oprzyjmy się o konkretny przykład ubiegłoroczny, w rodzaju zawodów spadochronowych na terenie kopalni, z udziałem drużyny tejże kopalni, ma nieporównywalnie większe znaczenie społeczno-propagandowe niż „n" wygłoszonych pogadanek.

Niewiele czasu, niestety, przeznaczono w czasie spotkania na dyskusję. W nielicznych wszak wypowiedziach poruszono istotne problemy lotnictwa sportowego. Była więc mowa o konieczności wcześniejszego kontaktu z młodzieżą, aby spotkanie z lotnictwem następowało w wieku 10–12 lat, kiedy to u młodego człowieka zaczynają się rozwijać zainteresowania sportowe. Działacze dawali wyraz troski o bazę lotnictwa sportowego, ponieważ niektórym lotniskom (Warszawa-Gdańsk) grozi... zabudowa. Chyba słusznie również dyskutanci zwrócili uwagę na celowość bardziej racjonalnego, uwzględniającego ich fachowość i wysoką społeczną rangę, wykorzystania komisji specjalnościowych Aeroklubu PRL. Nie bez racji też padły głosy krytyczne pod adresem działalności Komisji Modelarskiej APRL.

Życzylibyśmy sobie, aby na następnym, podobnym spotkaniu prezesów i kierowników aeroklubów regionalnych z naczelnymi władzami lotnictwa sportowego znacznie więcej czasu (może obrady warto przedłużyć do dwóch dni) przeznaczono na szeroką wymianę poglądów i doświadczeń, a również konsultację z przedstawicielami tzw. terenu. Lotnictwo sportowe na co dzień „robi" się przecież w aeroklubach regionalnych i wszystko co tam się dzieje, wszelkie trudności oraz sukcesy zasługują na wnikliwą obserwację i analizę. Spotkania takie, jak to o którym piszemy, stanowią ku temu znakomite forum.

POM

CO NOWEGO W ASTRONAUTYCE?

O Polskim Towarzystwie Astronautycznym słyszy się stosunkowo niewiele. A tymczasem PTA organizuje, działa, popularyzuje wiedzę astronautyczną również wśród młodzieży. Mam na myśli lekcje astronautyki prowadzone od trzech lat w Technikum Mechaniczno-Elektrycznym w Bielsku-Białej. Lekcje te na razie (tak przypuszczam) prowadzone są w ramach zajęć pozalekcyjnych i obejmują klasy IV i V. Program lekcji składa się z dziesięciu tematów: od „sztucznych satelitów" do „perspektyw astronautyki". Wykłady obejmują 30 godzin. Lekcje prowadzi przewodniczący Komisji Nauczania Astronautyki PTA mgr inż. Jan Malinowski, specjalista i pedagog. Lekcje astronautyczne traktowane są jako eksperyment i zostały zatwierdzone przez Kuratorium Okręgu Szkolnego w Katowicach, a ostatnio programem lekcji zainteresowała się Pracownia Matematyczno-Przyrodnicza Instytutu Pedagogiki w Warszawie. W Ministerstwie Oświaty i Szkolnictwa Wyższego złożono nowy, skrócony do 15 godzin, program lekcji astronautycznych, tak że kto wie, czy w przyszłości z inicjatywy PTA nie skorzystają wszystkie szkoły.

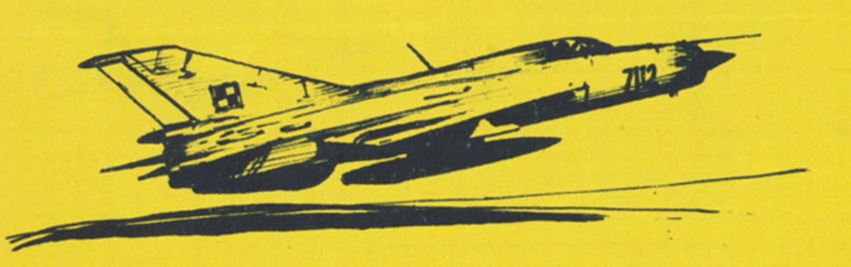
Jeśli można coś dorzucić do tak ważnej sprawy, jaką jest nauczanie, to ośmieliłbym się głosować za wprowadzeniem na lekcje astronautyczne modelarstwa rakietowego. Nie potrzeba chyba dodawać, że praktyczne zajęcia umożliwić mogą lepsze skonsumowanie teorii. Budowa modeli rakiet pochłania niedużo czasu, a przy wykorzystaniu gotowych silników fabrycznych (takie już mamy) i zestawów materiałowych, o które zatroszczy się na pewno krośnieńska wytwórnia APRL — nie będzie najmniejszych trudności, a pożytek ogromny.

Z innych spraw, tym razem wielkiej techniki rakietowej, wymienić trzeba jeszcze zaległości zeszłoroczne. Oto 20 grudnia ub.r. wystartował nowy radziecki satelita łącznościowy typu „Mołnia-1", a 28 tegoż miesiąca umieszczono na orbicie okołoziemskiej satelitę „Kosmos-470". Uprzednio, 11 grudnia, z ośrodka amerykańskiego Lompoc w Kalifornii wyniesiony został brytyjski satelita „UK-4" na pokładzie rakiety „Scout". I jeszcze jedna wiadomość zeszłoroczna. 14 grudnia, jak już informowaliśmy, rozpoczęły się wspólne radziecko-francuskie badania kosmiczne w rejonie Gujany Francuskiej. Z pokładu radzieckiego statku badawczego „Profesor Zubow" wystartowały w dobowych odstępach cztery rakiety sondażowe MR-12. Z ośrodka francuskiego Kourou wyrzucono natomiast rakietę francuską „Véronique-61.M", m.in. z aparaturą radziecką na pokładzie.

Zanim otrzymamy bliższe informacje o przebiegu tego ważnego dla nauki i współpracy międzynarodowej doświadczenia, parę informacji ogólnych. Statek badawczy „Profesor Zubow" jest nowoczesną jednostką pływającą w służbie nauki od czterech lat. Zbudowany został w NRD na zamówienie radzieckiego Instytutu Badań Arktyki. Statek ma nośność 7 000 ton, prędkość około 17 węzłów. Na statku pracuje 80 osób załogi i drugie tyle uczonych różnych specjalności, dysponujących 29 pracowniami. Na pokładzie statku znajduje się wyrzutnia dla rakiet MR-12. Przy starcie każdej rakiety uczestniczy 45 osób. MR-12 jest unowocześnioną rakietą jednostopniową na stały materiał pędny. Ma około 9 m długości i masę 1 500 kg. Z wyposażeniem naukowym około 150 kg osiąga wysokość około 180 km. Z systemem rakietowym współpracuje komputer pokładowy „Mińsk-22", umożliwiający wykonanie 5 tys. operacji na sekundę. I tyle na razie wieści spod równika.

Tymczasem na Przylądku im. J. Kennedy'ego przygotowywany jest nowy „Saturn-5" dla marcowej wyprawy statku „Apollo-16". Astronauci — Young, Mattingly i Duke liczą zapewne nie tylko dni, ale godziny do startu, studiując na razie mapy i zdjęcia Księżyca. Miejsce lądowania tej wyprawy przewidziano w pobliżu krateru Descartesa, gdyż uczeni spodziewają się uzyskać stamtąd próbki gruntu pochodzenia wulkanicznego.

P. E.



Z prawej: Badania analogowe dla potrzeb przemysłu — rozkładu temperatur w tłoku silnika spalinowego Leyland. Przy pracy — ppor. mgr inż. Marek Preiskorn.

W INSTYTUCIE TECHNIKI LOTNICZEJ WAT

Zdjęcia: WAF — STANISŁAW IWAN

SPOTKAĆ ich można wszędzie. W jednostkach wojskowych, w sztabach, w ośrodkach naukowych. Wyróżniają się rzetelną wiedzą, sprawnością i energią, ofiarnością w pracy zawodowej i społecznej. To wychowankowie Wojskowej Akademii Technicznej im. Jarosława Dąbrowskiego w Warszawie, która niedawno obchodziła 20-lecie swej działalności. Wraz z WAT-em rozwijał się utworzony w 1951 roku Fakultet Lotniczy tej uczelni, który w roku swego dwudziestolecia przekształcił się w zintegrowany Instytut Techniki Lotniczej WAT.

Mówią pedagodzy uczelni: Naszym zadaniem jest kształcenie specjalistów wojskowych w dziedzinie eksploatacji i osprzętu lotniczego, wychowywanie ich na dobrych oficerów i świadomych, ofiarnych obywateli, po prostu — na porządnych ludzi.

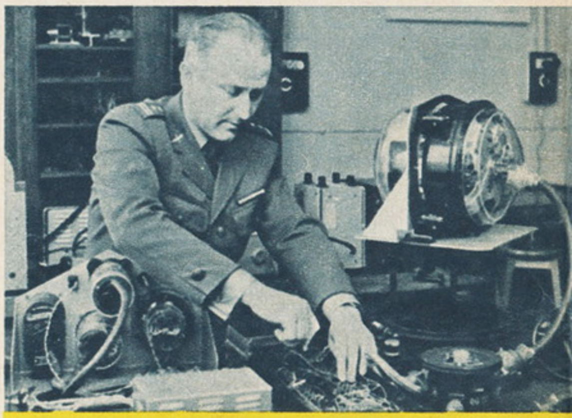
Mówi życie: WAT wykształcił dotąd wielu specjalistów lotniczych. Wychowankowie radzą sobie doskonale z najnowocześniejszą techniką lotniczą. Są wśród nich liczni racjonalizatorzy i wynalazcy. Fakt, że nierzadko można spotkać konstruktora lotniczego będącego wychowankiem WAT-u, dobrze świadczy o wszechstronności i nowoczesności tej uczelni, która w istocie kształci nie tylko świetnych użytkowników, ale i twórców nowej techniki. Zasługuje na podkreślenie bliska i serdeczna więź łącząca byłych wychowanków ze swoją uczelnią. Korzystają na tym obie strony, korzysta również nasze lotnictwo.

Jeszcze słowo o potrzebie nowoczesności w kształceniu. Nowoczesność ta jest ściśle związana z postępem technicznym w naszym lotnictwie wojskowym i jego wymaganiami. Tak było przed 20 laty, tak jest i dzisiaj. Obecni słuchacze uczelni są za pan brat nie tylko z aerodynamiką wielkich prędkości, ale również z techniką komputerową, laserową i z wieloma innymi najnowszymi dziedzinami techniki, które dla wielu mogą się wydawać zaledwie perspektywicznymi. Wystarczy szybko policzyć lata i okaże się, że dzisiejsi młodzi oficerowie-absolwenci będą kończyli swą pracę zawodową już w XXI wieku! WAT dobrze ich do tego przygotowuje.

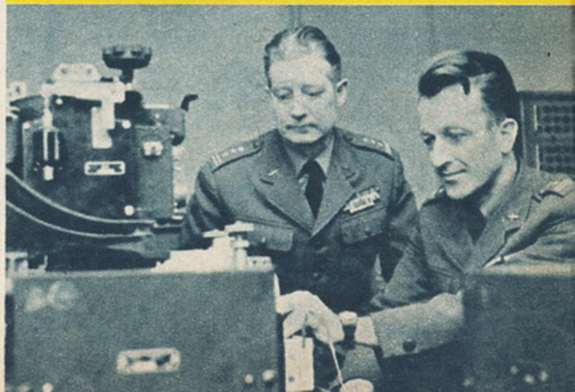
Ale WAT, to nie tylko uczelnia. To również dynamiczny ośrodek naukowy o poważnym dorobku, znany nie tylko w kraju. Instytut Techniki Lotniczej WAT ma tu także swój wkład. Świadczą o tym liczne nagrody przyznane za osiągnięcia naukowo-techniczne oraz patenty wynalazcze. Oprócz zadań służbowych Instytut Techniki Lotniczej wykonuje szereg prac dla potrzeb cywilnych w gospodarce narodowej. Korzysta z nich szeroko polski przemysł maszynowy, a w nim lotniczy. WAT jest realnym współtwórcą dóbr materialnych kraju.

Jak już informowaliśmy, z okazji 20-lecia WAT — Instytut Techniki Lotniczej tej uczelni zorganizował w grudniu ub. r. trzydniową konferencję naukowo-techniczną na temat „Naukowe aspekty konstrukcji i technicznej eksploatacji sprzętu lotniczego". W konferencji wzięli udział liczni specjaliści z wojsk lotniczych i innych oraz z przemysłu lotniczego i ośrodków naukowych. Wysoki poziom referatów oraz dyskusji sprawił, że konferencja ta stała się ważnym wydarzeniem w lotniczym życiu naukowym kraju.

Na konferencji wygłoszono 37 referatów, stanowiących przegląd dorobku dydaktycznego i



Wyżej: Ppłk mgr inż. Stanisław Bilchasz przygotowuje układ kursowy do prac laboratoryjnych. Niżej: Płk mgr inż. Józef Sienkiewicz i ppłk mgr inż. Stanisław Skalski podczas pomiaru charakterystyk częstotliwościowych pilota automatycznego.

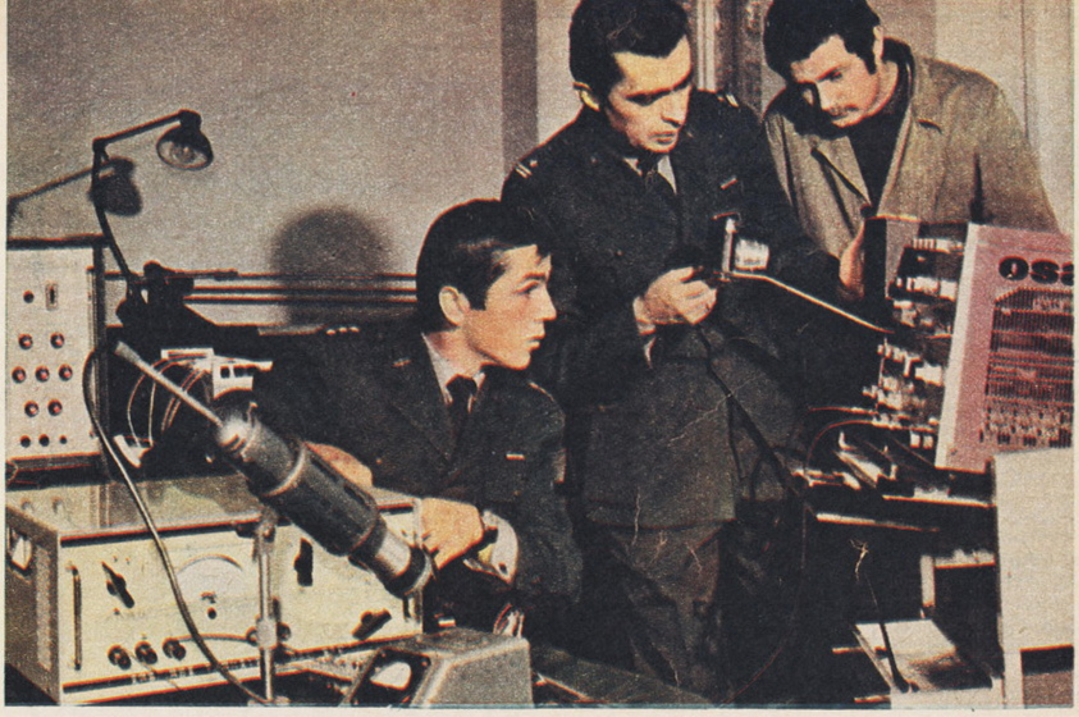


naukowego katedr Instytutu Techniki Lotniczej WAT. Okazało się przy tym, że nic co lotnicze nie jest obce naukowcom z Instytutu Techniki Lotniczej WAT. Nawet problemy lotnictwa sportowego.

Otóż na łamach „Skrzydlatej Polski" toczyła się dyskusja nad polskim wyczynowym samolotem akrobacyjnym. Instytut Techniki Lotniczej WAT postanowił konkretnie pomóc polskim lotnikom sportowym. W ten sposób nietypowy tutaj, czysto cywilny temat, jakim jest sportowy wyczynowy samolot akrobacyjny z silnikiem tłokowym, doczekał się opracowania. Zatrzymajmy się nieco przy tym problemie interesującym wielu naszych Czytelników.

Dwaj naukowcy przygotowali referat pod tytułem: „Analiza podstawowych danych technicznych oraz parametrów geometrycznych współczesnych samolotów akrobacyjnych w ujęciu statystycznym". A oto jego streszczenie.

W oparciu o analizę wyników dotychczasowych mistrzostw świata w akrobacji samolotowej, wykonywanych wiązanek obowiązkowych i dowolnych oraz wypowiedzi zawodników i trenerów, ustalono podstawowe wymagania, jakim powinien odpowiadać nowo projektowany samolot akrobacyjny o własnościach lepszych od samolotów aktualnie najlepszych.



Badania laboratoryjne dla potrzeb przemysłu, układu sterowania wektorem siły ciągu. Pracuje zespół: mjr. mgr inż. Jan Lewandowski, por. mgr inż. Zbigniew Walach i technik elektronik Andrzej Jarosławski.

Wymagania te sprowadzają się do zapewnienia samolotowi: dużej mocy jednostkowej (mocy zespołu napędowego odniesionej do ciężaru startowego samolotu); małego jednostkowego obciążenia powierzchni i rozpiętości; dużych prędkości wznoszenia; jednakowych własności w locie normalnym i odwróconym; wysokiej wytrzymałości; możliwie małych momentów bezwładności; możliwości wykonywania wiązanki akrobacji z jak najmniejszą stratą wysokości; możliwości maksymalnego wykorzystania mocy zespołu napędowego przy małych prędkościach lotu; sterowności i zwrotności umożliwiających prawidłowe wykonywanie wszystkich figur akrobacji przy jak najmniejszych promieniach toru lotu; odpowiedniego zapasu stateczności i właściwego gradientu sił na sterownicach; dobrego pola widzenia, nie tylko do przodu i na boki, lecz również do tyłu i do dołu.

Na podstawie danych technicznych około 40 samolotów eksploatowanych w ciągu ostatnich 10—15 lat, przeprowadzono analizę statystyczną zmiany niektórych charakterystyk geometrycznych, aerodynamicznych i ciężarowych. Określono m. in. zmianę następujących charakterystyk:

1) Prędkość maksymalna i wznoszenia, moc jednostkowa samolotu, jednostkowe obciążenie powierzchni i rozpiętości w funkcji lat oblotu.

2) Moc jednostkowa samolotu, moc przypadająca na jednostkę powierzchni, ciężar startowy oraz stosunek ciężaru własnego do startowego w funkcji prędkości wznoszenia.

3) Zmianę parametrów lotu (prędkość, czas, promień, przeciążenie, współczynnik siły nośnej) w ustalonym zakresie.

Stwierdzono, że aby nowy samolot akrobacyjny był konkurencyjny dla współcześnie istniejących konstrukcji zawodniczych, powinien posiadać: moc odniesioną do ciężaru startowego nie mniejszą niż 0,35 KM/kg; jednostkowe obciążenie powierzchni mniejsze od 50 kg/m kw.; jednostkowe obciążenie rozpiętości mniejsze od 80 kg/m; prędkość maksymalną — 280 do 310 km/h, prędkość minimalną — 80 do 110 km/h; prędkość wznoszenia większą od 12 m/s, przeciążenie dopuszczalne: plus — minus 9; zerowe kąty zaklinowania skrzydeł i usterzenia; brak wzniosu skrzydeł (kompensowany jego skosem); symetryczny profil skrzydła i usterzenia; skrzydła nie zwichrzone aerodynamicznie i geometrycznie; przestawialne śmigło o stałych obrotach; jednakowe własności w locie normalnym i odwróconym; układ sterowania, w którym klapy sprzężone są ze sterem wysokości; w podłodze kabiny pilota okno do obserwacji ziemi; własności zapewniające minimalną stratę wysokości przy wykonaniu całej wiązanki.

Przeprowadzono analizę wymagań, jakim powinien odpowiadać profil skrzydła zapewniający jednakowe własności nośne samolotu zarówno w locie normalnym i odwróconym, jak również minimalną stratę wysokości w figurach wykonywanych na kątach natarcia większych od krytycznego. Jako główne kryterium doboru można uznać płaski przebieg charakterystyki Cz = f(alfa) oraz najmniej niekorzystny typ oderwania strumienia powietrza z powierzchni nośnej w zakresie przykrytycznych kątów natarcia.

Szkoda tylko, że jak dotąd władze lotnictwa sportowego nie zainteresowały się bliżej tym wartościowym opracowaniem. Podkreślano to w dyskusji na konferencji.

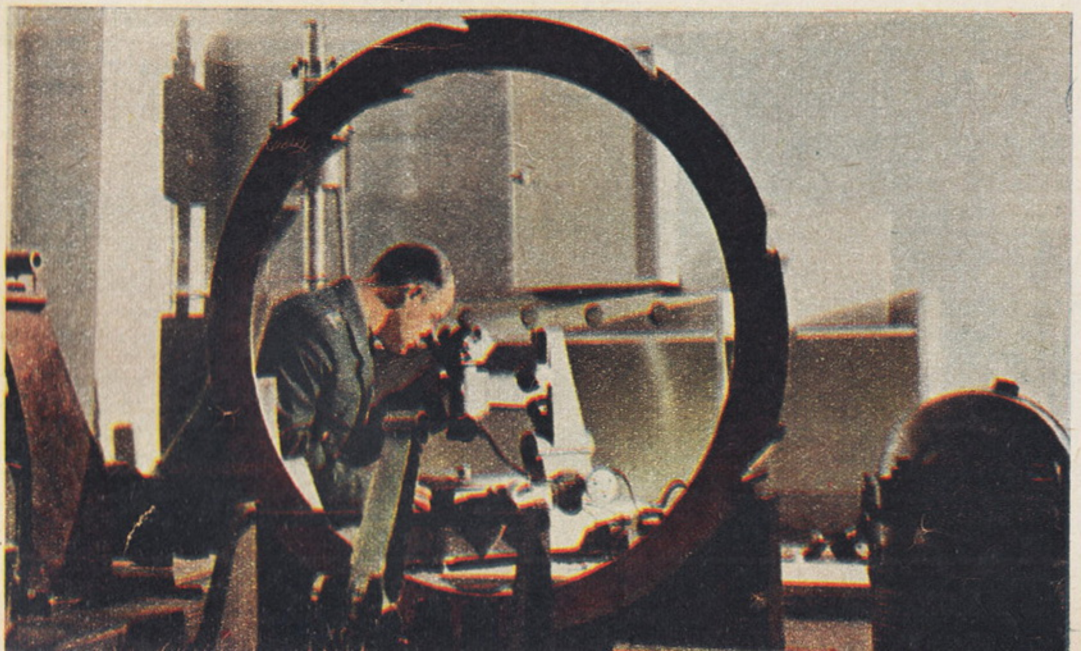
Uczestnicy konferencji mieli możność zwiedzenia niektórych laboratoriów Instytutu Techniki Lotniczej WAT i zapoznania się z ich nowoczesnym wyposażeniem. Fragmenty tych laboratoriów pokazujemy na zamieszczonych obok zdjęciach, ze szczególnym podkreśleniem prac wykonywanych dla potrzeb gospodarki narodowej naszego kraju. A tutaj, jak już wspomnieliśmy, Instytut Techniki Lotniczej WAT ma poważne i cenne osiągnięcia.

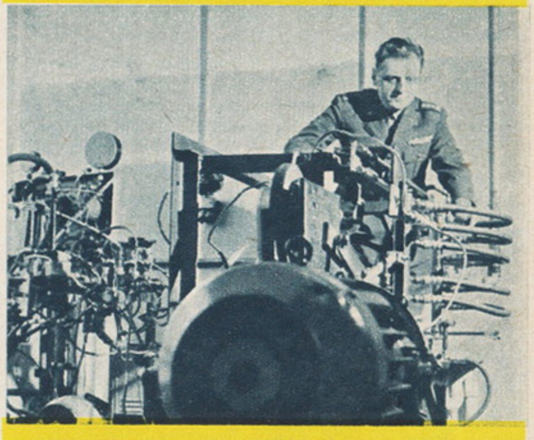
I tym akcentem kończymy wizytę „Skrzydlatej Polski" w Instytucie Techniki Lotniczej WAT — w lotniczym zespole Ludzi Dobrej Roboty — naukowców politechniki wojskowej, obchodzących zasłużenie swój jubileusz Dwudziestolecia w poczuciu dobrze spełnionego obowiązku. **(w)**

Por. mgr inż. Zbigniew Walach modeluje układy regulacji automatycznej na pneumatycznej maszynie analogowej.

Ppłk mgr Antoni Woźniak przeprowadza dla potrzeb przemysłu — pomiar temperatury pracującego silnika spalinowego PF-125 metodą bezstykową.

W laboratorium technologii produkcji i napraw samolotów. Ppłk mgr inż. Janusz Czaplicki podczas badania elementów rozdzielaczy hydraulicznych.





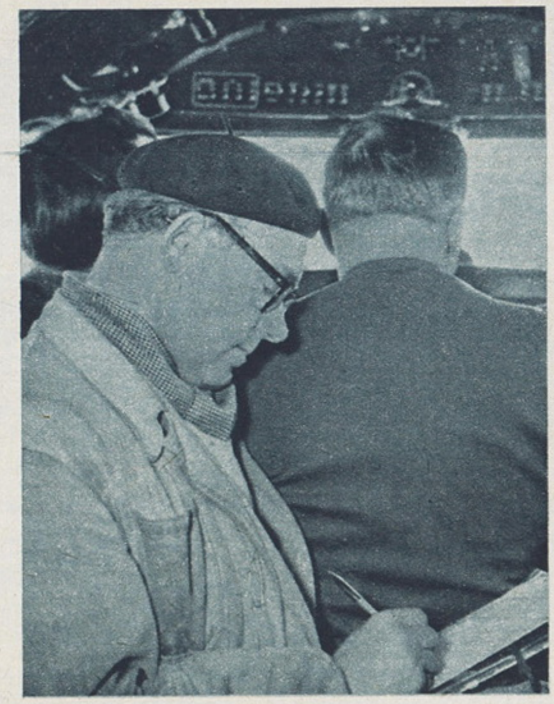
Płk dr inż. Jerzy Tyczyński podczas badań elementów hydraulicznych dla potrzeb przemysłu (kombjan „Bizon").

KAROL Kuch, starszy kontroler techniczny w Polskich Liniach Lotniczych LOT, jest człowiekiem szeroko znanym na terenie swej instytucji. Nic dziwnego, pracuje w niej bowiem już 24 rok. Swej znajomości z lotnictwem nie rozpoczął jednak przed 24 laty. Tak w ogóle — to z lotnictwem związany jest już bowiem 43 lata.

Szmat czasu. Ale nikt, absolutnie nikt, nie powiedziałby patrząc na sprężystą, niemal młodzieńczą sylwetkę pana Karola, na jego szybkie, zgrabne ruchy, że w kwietniu br. ukończy on 60 lat. Aż podziw bierze, bo gdy porównałem dwa jego zdjęcia, jedno z 1944 roku wykonane na angielskim lotnisku Faldingworth i drugie robione w zeszłym roku, na Okęciu przy pracy — to takiej zbyt wielkiej różnicy nie ma. Nieprzeciętna żywotność.

Dzisiejszy kierownik zmiany na oddziale Kontroli Technicznej Eksploatacji, osobistość i znana, jako się rzekło, i bardzo szanowana w LOCIE, swe pierwsze kroki lotnicze zaczął stawiać w kwietniu 1929 roku, w warszawskich PZL, gdzie znalazł zatrudnienie jako uczeń na mechanika silnikowego. Pracując na Okęciu, chodził na Leszno do wieczorowej zawodowej szkoły samochodowo-lotniczej.

— Wie pan, to było w gmachu sławnej szkoły Konarskiego — wyjaśnia mi pan Karol.



SIERŻANT MECHANIK Z WARSZAWSKIEJ WOLI

Śmieję się: przecież tuż niedaleko od Leszna, bo na ulicy Staszica, mieszkałem i wychowywałem się również i ja.

— A więc my obaj chłopaki z Woli? — pyta pan Karol, który mieszkał na Górczewskiej.

— Nie da się ukryć, tak jest istotnie — potwierdzam.

— Panie Karolu — mówię — proszę opowiedzieć Czytelnikom o tym, co zdziałał pan dla lotnictwa.

Chwila ciszy. Karol Kuch, rodowity warszawiak, niezbyt lubi mówić o sobie. Śmiem zresztą twierdzić, że to jedna z najpiękniejszych, najbardziej warszawskich cech. Bardzo go jednak proszę, więc ustępuje.

Oto jego opowieść.

— Szkołę na Lesznie ukończyłem ze świadectwem mechanika lotniczego. Po odbyciu praktyki zacząłem pracować w PZL jako mechanik silnikowy. W 1934 roku poszedłem do wojska. Służyłem w 1 pułku lotniczym, w 111 eskadrze, w Warszawie. Ukończywszy służbę w stopniu kaprala wróciłem do PZL, do mej pracy mechanika, na tzw. studium prototypów. Niejako „po drodze" — ukończyłem kilka specjalistycznych kursów doskonalących.

— Jakie samoloty obsługiwał Pan w PZL?

— Wszystkie prototypy, ile ich było.

— A „Wilki" i „Jastrzębie" też?

— Oczywiście. Trudno tu zresztą wyliczać, nie starczyłoby panu miejsca, ręczę.

— No to nie przeszkadzam i proszę o ciąg dalszy.

— Nadeszła wojna. We wrześniu, około 15, przydzielono mnie do Korpusu Zaopatrzenia Lotniczego. Wraz z innymi dostałem polecenie, aby przedostać się do Constanzy w Rumunii, gdzie spodziewano się przybycia zagranicznych samolotów dla naszego lotnictwa. Już na terenie Rumunii, w Czerniowcach, dowiedziałem się, że żaden transport sprzętu lotniczego dla Polaków nie przybędzie. Podobno zawrócono go z drogi.

W znanej sytuacji — nie mogłem już wracać. Szybko, a działać w ten sposób potrafiłem, przedostałem się do Bukaresztu. Tam wyrobiłem sobie paszport. Dalsza droga odbyła się piorunująco: pociągiem do Belgradu i Pireusu w Grecji, stąd naszym „Pułaskim" — do Marsylii. Dalej — Paryż, zgłoszenie się do lotnictwa myśliwskiego na Le Bourget.

W listopadzie w porozumieniu z polskimi władzami we Francji, udałem się do Anglii w składzie pierwszej grupy polskich fachowców, jadących formować polskie lotnictwo bojowe. Wypłynąwszy z Cherbourga, już 7 grudnia 1939 r. znalazłem się w Southampton.

W Anglii wzięto nas w solidne obroty: trzymiesięczne szkolenie mechaników lotniczych w Eastchurch, potem służba w Hucknall (obsługiwałem tam samoloty „Anson" i Fairey „Battle"), Bramcote i Swinderby, gdzie założony dywizjon bombowy 300.

Stał się on MOIM dywizjonem.

W roku 1942 otrzymałem uprawnienia technika lotniczego, po ukończeniu szkoły technicznej nr 6 RAF w Hednesworth. Byłem już sierżantem. Aż do końca wojny obsługiwałem nasze bombowe „Wellingtony" i „Lancastery" dywizjonu 300.

Koniec wojny zastał mnie na lotnisku Faldingworth.

— Miał Pan odznaczenia w Anglii?

— Tak, Brązowy i Srebrny Krzyże Zasługi, czterokrotnie Medal Lotniczy i parę odznaczeń brytyjskich. Zdążyłem również ukończyć Centralną Szkołę Ognia w Leconfield.

— No, czuję, że zbliża się Pan do Polski?

— Ano tak. W 1948 roku wróciłem. W lipcu zgłosiłem się w LOCIE. Z miejsca rozpocząłem pracę jako mechanik na starcie. Nie ma co mówić, było ciężko. Ale, już na własnych śmieciach, wprost skrzydła człowiekowi rosły u ramion.

Lata mijały. Z mechanika — zostałem brygadzistą, potem mistrzem, kierownikiem sekcji.

W roku 1953 przeniesiono mnie do kontroli technicznej na stanowisko starszego kontrolera technicznego silników.

— Słyszałem, że kilkakrotnie był Pan za granicą na szkoleniu?

— Tak, kilka razy wyjeżdżałem do Związku Radzieckiego na przeszkolenie w obsłudze samolotów komunikacyjnych dla Polskich Linii Lotniczych LOT. „Zaliczyłem" takie samoloty jak Ił-18, An-24 i Tu-134. Mówiąc nawiasem, mam uprawnienia do obsługi WSZYSTKICH samolotów eksploatowanych w LOCIE.

Często również jeżdżę do ZSRR po odbiór sukcesywnie przysyłanych dla LOTU nowych samolotów.

W związku z koniecznością kontroli stanu naszych samolotów za granicą, wyjeżdżałem wraz z ekipą również do Rumunii, NRD, na Węgry i do Danii.

— Jakie Pan ma wrażenia z tych wyjazdów? Myślę o wszystkich.

— Niezapomniane wrażenia ze Związku Radzieckiego. Na wszystkich kursach, odbytych niegdyś w Anglii w ciągu paru lat, nie napracowałem się tak ciężko jak przez parę miesięcy w ZSRR. Ale warto. Uczą tam bardzo nowocześnie, niezwykle dokładnie, ze skrupulatnością wprost niesamowitą. Mają doskonałych, doświadczonych wykładowców. Poza tym są to bardzo dobrzy, serdeczni ludzie.

Pan Karol przerwał na chwilę. Pokazuje mi zdjęcia. Zainteresowały mnie dwa: jedno wojenne i jedno powojenne, już w LOCIE.

— Widzi pan, to zdjęcie przy „Lancasterze" było robione już właściwie po zakończeniu działań wojennych. Wróciliśmy właśnie z lotu nad Niemcami...

— Co tam robiliście?

— Specjalnie zasłużeni z personelu naziemnego dostali przydział po 10 godzin lotu nad hitlerowską Rzeszą, aby zobaczyć na własne oczy, jak skutecznie działali nasi lotnicy bombowi. Oj, widziało się, widziało...

— A co Pan robi na tym zdjęciu?

— Biorę udział w oblocie technicznym Iła-18. Właśnie piloci przekazują mi swoje uwagi. To bardzo trudna, odpowiedzialna praca.

Odpoczęliśmy chwilę. Pan Karol zamyślił się. A ja znów uparcie:

— Lubi Pan młodzież?

Zdumiał się.

— Jak pan może o to pytać! Ale mogę odpowiedzieć, że przede wszystkim... młodzież lubi mnie. Wie pan dlaczego? Bo ja znam sekret, jak do niej podejść. W tym rzecz. Czasem potrafię w hangarze tak ochrzanić, że mało młodziakowi kapcie nie spadną. I co? Nie mają o to do mnie pretensji. No, bo nigdy nie czepiam się jak nie potrzeba. I nie lubię dużo gadać. A drabinę wraz ze mną, nie dając mi zejść, przesuwają od samolotu do samolotu, żebym się nie męczył. Kochani chłopcy.

★

Pan Karol jest oczywiście członkiem warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa. Za pracę w LOCIE odznaczony został Srebrnym i Złotym Krzyżem Zasługi. Jest uwielbiany przez młodzież. Nic dziwnego, przekazuje jej od tylu już lat całą swą arcybogatą wiedzę, wiedzę nie tylko o maszynach lecz i o ludziach, ich możliwościach, potężnej sile woli, zdolnej do chwycenia niegdyś za gardło hitlerowskiej bestii, zdolnej do heroicznych trudów powojennej odbudowy, zdolnej do rozbudowy kraju już w erze elektroniki i komputeryzacji.

Tym właśnie chciałbym ten artykuł zakończyć.

JERZY ZARĘBSKI

Pamiątka z lat wojny: zdjęcie z angielskiego lotniska Faldingworth. Na tle „Lancastera", wśród kolegów pilotów i mechaników z dywizjonu 300, sierżant Karol Kuch (siedzi pierwszy z lewej).

Zdjęcia: M. Kobrzyński i arch.

ZAPISKI ZE SZWAJCARII

• 8 •

Jerzy R. Konieczny

WYRÓŻNIENIA FAI

OBRADUJĄCA w zeszłym roku w Lucernie 64 konferencja generalna Międzynarodowej Federacji Lotniczej zatwierdziła w toku obrad m. in. regulamin wewnętrzny FAI. Jest on o tyle ciekawy, ponieważ po raz pierwszy jednolicie ujmuje w jednym dokumencie wszystkie wyróżnienia Federacji, wyszczególnia medale, dyplomy, nagrody i odznaki FAI, podając równocześnie regulaminy ich przyznawania. Sądzę więc, że warto zapoznać nieco bliżej naszą społeczność lotniczą, może nie tyle z samym regulaminem, który jest przecież sprawą wewnętrzną Federacji, co z międzynarodowymi wyróżnieniami FAI, których sporo

Awers Medalu de la Vaulx z podobizną członka-założyciela i byłego prezydenta FAI — hr. de la Vaulx.

otrzymali już także nasi lotnicy i działacze.

FLAGA

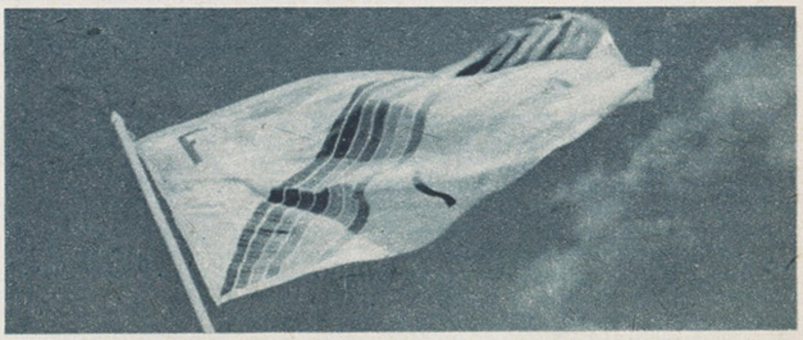
Na wstępie regulamin opisuje flagę FAI: Łuk tęczy na białym tle, z ciemnoniebieskimi literami FAI (patrz rysunek). Wymiary: 2,50 x 1,50 m.

MEDALE

Regulamin wyszczególnia medale w następującej kolejności ich rangi:

Złoty Medal Lotniczy. Najwyższe wyróżnienie Federacji. Przyznany po raz pierwszy w 1925 r. Może go otrzymać osoba, która swą działalnością, pracą, osiągnięciami, inicjatywą lub poświęceniem wniosła wielki wkład w rozwój lotnictwa. Kandydatów do medalu zgłaszają aerokluby narodowe do Rady FAI, która wybiera laureata w tajnym głosowaniu bezwzględną większością głosów. Medal może być także przyznany pośmiertnie. W tym przypadku FAI przekazuje go aeroklubowi narodowemu, który decyduje czy medal pozostaje w klubie lub też zostanie przekazany rodzinie laureata.

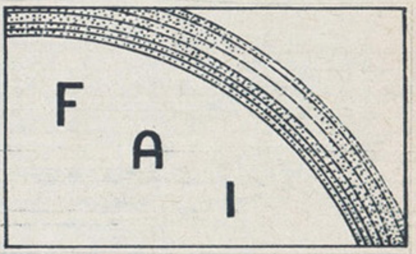
Złoty Medal Kosmiczny. Wyróżnienie równorzędne ze Złotym Medalem Lotniczym. Ustanowiony w 1963 r. Przyznawany corocznie kosmonaucie, który uzyskał wybitne osiągnięcia w Kosmosie. Procedura przyznawania — taka sama jak Złotego Medalu Lotniczego.



Ta flaga FAI widoczna na zdjęciu (u góry) niezgodna jest obecnie z nowym regulaminem wewnętrznym Federacji. Prawidłową — pokazuje poniższy rysunek: łuk tęczy biegnie od drzewca z góry w dół, a pod nim litery FAI.

Rewers Złotego Medalu Lotniczego.

Awers Medalu Otto Lilienthala.



Złoty Medal J. A. Gagarina. Ustanowiony w 1968 r. dla uczczenia pamięci pierwszego kosmonauty świata Jurija Gagarina. Przyznawany corocznie kosmonaucie, który w poprzednim roku dokonał największego wyczynu w podboju Kosmosu przez człowieka. Procedura przyznawania medalu — taka sama jak dla Złotego Medalu Lotniczego i Kosmicznego.

Medal de la Vaulx. Ustanowiony w 1933 r. ku pamięci hr. de la Vaulx, członka-założyciela i byłego prezydenta FAI, który zginął w wypadku lotniczym. Medale de la Vaulx są przyznawane zdobywcom zatwierdzonych przez FAI absolutnych rekordów świata pobitych w ciągu roku.

Medal Louis Bleriota. Ustanowiony w 1936 r. dla uczczenia pamięci Louis Bleriota, wielkiego pioniera lotnictwa światowego i byłego wiceprezydenta FAI. Corocznie przyznaje się maksimum trzy medale zdobywcom pobitych w poprzednim roku międzynarodowych rekordów prędkości, wysokości i odległości, na samolotach lekkich dwóch pierwszych kategorii ciężarowych. Medal ten może nie być przyznany, jeżeli rekord z poprzedniego roku został w międzyczasie pobity. Medal otrzymał jako pierwszy w 1936 r. znakomity polski pilot Stanisław Skarżyński, który w 1933 r. przeleciał Południowy Atlantyk na RWD-5bis.

Medal Lilienthala. Ustanowiony w 1938 r. dla uczczenia pamięci wielkiego pioniera szybownictwa — Otto Lilienthala. Medal wybity dla wyróżnienia szczególnych wyczynów (m. in. pionierskich lotów, rekordów międzynarodowych itp.) lub wybitnych zasług położonych dla szybownictwa w dłuższym okresie czasu. Przyznaje się corocznie pilotowi szybowcowemu. Kandydata do medalu wybiera w tajnym głosowaniu większością głosów Międzynarodowa Komisja Szybowcowa FAI, a wybór zostaje zatwierdzony przez Radę FAI. Medal po raz pierwszy przyznano polskiemu szybownikowi — Tadeuszowi Górze, który za rok 1938 otrzymał go w styczniu 1939 r. Z Polaków medale te otrzymali ponadto: Pelagia Majewska (1960) i Edward Makula (1965).

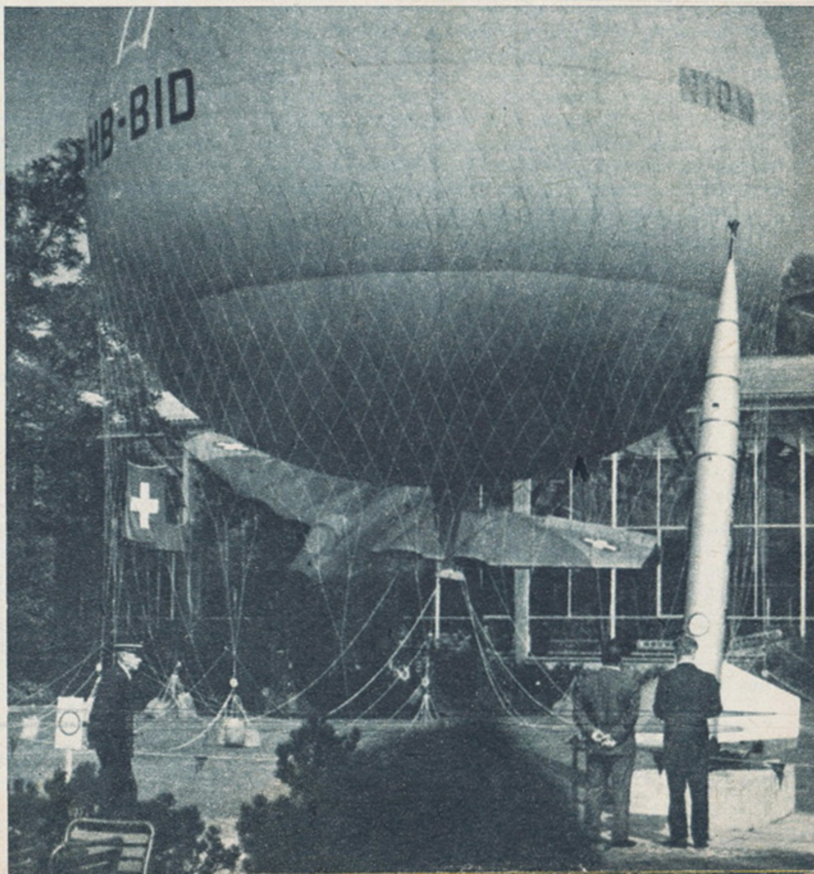
Złoty Medal Spadochronowy. Rada FAI zaakceptowała jego ustanowienie 25 stycznia 1968 r. Przyznawany jest przez Międzynarodową Komisję Spadochronową FAI corocznie — za wybitne osiągnięcia w dziedzinie sportu spadochronowego. Członkom CIP (komisji spadochronowej FAI) medal nie może być przyznany. Z medalem związana jest nagroda w gotówce, przeznaczona na kształcenie laureata. Koszty wykonania medalu oraz nagroda pieniężna pokrywane są z wpływów związanych z funduszem w wysokości 10 000 dolarów, ofiarowanym przez J. A. Istel — Honorowego Przewodniczącego CIP.

Medal Brązowy. Ustanowiony 20 czerwca 1962 r. Przyznawany corocznie na wniosek dyrektora generalnego FAI osobie, która oddała Federacji wybitne usługi w pracy administracyjnej, w komisjach technicznych, przy organizacji międzynarodowych imprez lotniczych itp.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

Na dziedzińcu Muzeum Transportu Szwajcarii w Lucernie sąsiaduje ze sobą historia i współczesność: balon wolny i rakieta; w głębi — pod balonem — widoczny samolot odrzutowy DH-100 „Vampire" z 1949 r.

Zdjęcia: Janusz Krasicki, Bernard Koszewski i autor



LOTNICY POLSCY W WALKACH O WARSZAWĘ

POTĘŻNA salwa setek dział artyleryjskich 12 stycznia 1945 r. zapoczątkowała ofensywę zimową. Z przyczółka pod Sandomierzem ruszył 1 Front Ukraiński w kierunku Krakowa i Śląska. 14 stycznia z przyczółków spod Warki i Puław oraz z rejonu Warszawy rozpoczęły natarcie wojska 1 Frontu Białoruskiego w kierunku Łodzi, Poznania i dalej ku Odrze.

Ważną częścią składową działań 1 Frontu Białoruskiego była operacja warszawska, w wyniku której wyzwolona została nasza stolica. Z przyczółka pod Warką w kierunku na Grójec nacierała 61 armia, a z wideł Bugo-Narwi i Wisły na Leszno i Błonie uderzyła 47 armia. 1 armia WP natomiast, wykorzystując powodzenie skrzydłowych armii radzieckich, głównymi siłami (1, 3 i 4 DP) z kierunku południowego spod Góry Kalwarii i częścią sił (2 DP) od północy z rejonu Jabłonny, działała bezpośrednio na Warszawę.

4 mieszana dywizja lotnicza — dowodzona w tym czasie przez płka Aleksandra Romeykę — w pierwszych dniach ofensywy miała wykonywać zadania bezpośrednio na korzyść 47 armii, od której sukcesu zależało powodzenie operacji warszawskiej.

W celu zbliżenia lotnictwa do linii frontu i zwiększenia jego zasięgu działania oraz częstotliwości wylotów, w przeddzień rozpoczęcia natarcia przez wojska 1 Frontu Białoruskiego tj. 13 stycznia, przeniesiono na lotnisko Radzymin 2 pułk nocnych bombowców „Kraków". Na lotnisko to wysłano również z 1 pułku (z Zadybia Starego) klucz myśliwców pod dowództwem kpt. Matwiejewa, z zadaniem prowadzenia rozpoznania pola walki w rejonie Modlina, Błonia i Warszawy oraz przekazywania wiadomości własnym wojskom o dyslokacji i kierunkach przemieszczania się oddziałów niemieckich.

Po lewej: Piloci 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa". Stoją od lewej: chor. Wanowski, chor. Gołubicki, por. Kalinowski i por. Kozak.

Po prawej: Pilot bojowy 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" ppor. Edward Chromy.

Z powodu jednak nie sprzyjających warunków atmosferycznych lotnictwo polskie nie mogło przystąpić do działań od początku ofensywy. Działania bojowe w operacji warszawskiej rozpoczęło nocą z 15 na 16 stycznia atakiem 2 pułku „Kraków" na hitlerowskie odwody w rejonie Błonia i Leszna koło Warszawy. W ciągu nocy wykonano trzy kolejne naloty. Rankiem do intensywnych działań przystąpiły 1 pułk lotnictwa myśliwskiego „Warszawa" i 3 pułk lotnictwa szturmowego, których działania reporter organu prasowego 1 armii WP porucznik Janusz Przymanowski tak relacjonował:

„Mroźny, słoneczny dzień 16 stycznia. Dziwny jakiś, wyjątkowy dzień. W powietrzu czuć nadciągającą burzę. Gdzieś od lewego skrzydła słychać przytłumiony huk dział. W powietrzu bez przerwy idą na zachód eskadry samolotów. Huczą ciężkie, potężne „Iły". Zataczają w powietrzu kręgi i pętle ochraniające je myśliwce. Widać jak na horyzoncie eskadry zniżają lot, nurkują i po chwili słychać huk potężnej detonacji.

Chłopcy spoglądają po sobie i uśmiechają się znacząco..." 1)

Eskadry szturmowe pod osłoną myśliwców atakowały wycofujące się kolumny wojsk niemieckich wzdłuż drogi Nowy Dwór — Modlin — Zakroczym, stanowiska ogniowe artylerii i piechoty w rejonie Palmir, kolumny samochodów i tabory w miejscowości Truskaw i na drodze w kierunku na Borzęcin Duży oraz w lesie pomiędzy Adamówkiem, a Łosią Wólką. W ciągu kilku godzin ruch na tych drogach został przerwany. Miejsca nalotów znaczyły stosy rozbitego sprzętu bojowego i setki zabitych hitlerowców. Ich odwrót zaczął się przekształcać w ucieczkę. Pojedyncze grupy wojsk hitlerowskich porzucały uczęszczane szosy, usiłując przedzierać się polnymi drogami lub bezdrożami. Nie uchroniło to ich jednak przed ciosami naszego lotnictwa, spowodowało tylko zmianę sposobów jego działania. Dokonywano wylotów małymi grupami w składzie par i kluczy lub najwyżej eskadry. Piloci wyszukiwali najlepiej nawet zamaskowane kolumny nieprzyjaciela, bombardowali je i ostrzeliwali z broni pokładowej. Mimo kilkakrotnego spotkania w powietrzu samolotów Luftwaffe, do walki powietrznej nie doszło, ponieważ piloci niemieccy każdorazowo uciekali znad rejonu działania.

W nocy z 16 na 17 stycznia i w ciągu dnia 4 dywizja lotnicza również prowadziła aktywne działania. Atakowano wycofujące się w pośpiechu kolumny hitlerowców na drogach Błonie — Sochaczew — Leszno — Kampinos — Łazy oraz w rejonie Grodzisk — Wiskitki — Gawartowa Wola i Zawady.

Nie brakowało i humorystycznych momentów w pełnym przygód i wrażeń życiu lotników polskich podczas tych działań. O jednej z niesamowitych przygód wspomina Aleksander Danielak — nawigator 2 pułku.

„Podczas walki o wyzwolenie Warszawy 2 polski pułk lekkich bombowców nocnych „Kraków" dokonywał wylotów z lotniska Radzymin. Wkrótce po starcie samolotów nadciągnęła gęsta mgła. Zastosowano wszelkie możliwe środki dla zabezpieczenia powrotu samolotów na własne lotnisko. Stale jednak wzrastająca gęstość mgły uniemożliwiała odnalezienie lotniska najmłodszemu naszemu pilotowi Lisiewiczowi. Kilkakrotnie zataczał kręgi nad lotniskiem, nie mogąc go jednak wykryć — wracał nad Warszawę, mimo mgły nietrudno ją było odnaleźć. Ułatwiały to potężne pożary. Pilot ustalał nowy kurs, ściśle wytrzymywał reżim lotu, lecąc wciąż wokoło nie mógł jednak zaobserwować sygnałów przekazywanych na lotnisku za pomocą reflektorów i rakiet. W pewnym momencie nie opodal lotniska mgła nagle nieco rozrzedziła się, a Lisiewicz zauważył maleńkie światełko. Będąc przekonany, że światełko to znajduje się na lotnisku, przeprowadził manewr w celu zejścia do lądowania. Szybując wprost na światełko zredukował obroty, zgodnie z zasadami pilotowania, wyrównał oczekując że tu przy światełku z prawej strony dotknie kołami ziemi. Pomylił się jednak bardzo. Światło pochodziło z okna budynku mieszkalnego, którego gospodarze, oceniając niemożliwość lotów w tak złą pogodę, nie przestrzegali zarządzenia o zaciemnieniu. Przed budynkiem rosło drzewo, o które samolot Lisiewicza zawadził lewym skrzydłem. Mając małą prędkość, z lekkim zwrotem zwalił się na dach budynku, tak jednak szczęśliwie, że załoga nie doznała najmniejszych obrażeń" 2).

Samolot niemal pionowo wbił się nosem w dach domu na przedmieściu Radzymina. Jakież musiało być przerażenie mieszkańców, gdy w nocnej ciszy usłyszeli szum przelatującego samolotu, a potem uderzenie, od którego cały dom zatrząsł się w posadach. Wszyscy rzucili się na podłogę oczekując na wybuch bomby. Tymczasem zapanowała cisza i po chwili usłyszano jakiś ruch. Gospodarz wybiegł na dwór. I oto oczom jego ukazał się niezwykły widok — w dachu tkwił samolot, a z góry słychać było głos: „Przynieście jakąś drabinę!" Po chwili dwóch „gości powietrznych" — pilot i nawigator — całych i zdrowych wylądowało na ziemi.

Szczególnie dużą aktywność w operacji warszawskiej wykazywał klucz myśliwski kapitana Matwiejewa. Piloci tego klucza — Chromy, Kalinowski i Wierzbicki — byli wprost niezmordowani. „Wisieli" nad polem walki dosłownie cały dzień z krótkimi przerwami na uzupełnienie amunicji i paliwa na lotnisku Radzymińskim. Klucz ten prowadził rozpoznanie w pasie od Modlina do Grodziska.

17 stycznia nastąpiło spotkanie przednich oddziałów 47 i 61 armii i zamknięto pierścień okrążenia na zachód od Warszawy. Jednocześnie wdarły się do stolicy od północy, wschodu i po-

1) „Zwyciężymy" nr 14 z dnia 20 stycznia 1945 r.

2) A. Danielak. Wspomnienia bojowe. „Wojskowy Przegląd Lotniczy" nr 1/1956, s. 115.

Styczeń 1945. Samoloty myśliwskie 1 PLM „Warszawa" na jednym z lotnisk polowych w rejonie stolicy.
Zdjęcia archiwalne

Polskie samoloty atakują pozycje hitlerowskie w Warszawie. Rysunek M. Kościelniaka. Ze zbiorów Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie. Zdjęcie: B. Koszewski

łudnia oddziały 1 armii WP, które po krótkotrwałych walkach załamały opór niedobitków hitlerowskich. O godzinie 14.00 dowódca 1 armii, generał Popławski, złożył meldunek rządowi polskiemu oraz dowódcy 1 Frontu Białoruskiego, że stolica Polski — Warszawa — jest wolna. Po pięciu latach niewoli znów powiewał nad Warszawą biało-czerwony sztandar. Bohaterskie miasto, wykrwawione i zniszczone, święciło swój pierwszy dzień wolności.

Po wyzwoleniu Warszawy 4 mieszana dywizja lotnicza przystąpiła do prowadzenia rozpoznania w strefie wysuniętej bardziej na zachód w okolice Sochaczewa. Wobec dokonanego oskrzydlenia Warszawy i jej oswobodzenia, a także przesunięcia się frontu daleko na zachód i przejścia 47 armii do pościgu zdecydowano, że 4 dywizja lotnicza wykonała swoje zadania. Otrzymała więc rozkaz przejścia z dniem 18 stycznia w pełni do dyspozycji dowódcy 1 armii WP. Podjęła ona osłonę rejonu Warszawy i przepraw na Wiśle, przez które nieustannie szły na zachód kolumny tysięcy żołnierzy radzieckich i polskich wraz z pojazdami bojowymi. Przeprawy te były bardzo widoczne z powietrza, a jednocześnie wrażliwe na uderzenia lotnicze.

18 stycznia Naczelny Dowódca WP gen. broni Michał Rola-Żymierski rozkazał dowódcy 4 mieszanej dywizji lotniczej — pułkownikowi Romeyce — zorganizować osłonę z powietrza defilady jednostek Wojska Polskiego w dniu 19 stycznia oraz przepraw na Wiśle w stolicy. 19 stycznia pośród szczątków rozbitych i popalonych kamienic Alei Jerozolimskich ustawili się szpalerem mieszkańcy stolicy. Na trybunie wzniesionej obok ruin Dworca Głównego stanął przewodniczący Krajowej Rady Narodowej, Bolesław Bierut, w otoczeniu członków rządu polskiego, przedstawicieli Wojska Polskiego i Armii Radzieckiej. Ulicą przemaszerowały defiladowym krokiem jednostki 1 armii WP. Nazajutrz organ prasowy armii pisał:

„Nie idą tu żołnierze wyelegantowani i błyszczący w galowych mundurach. Tu pośród zgliszcz kroczy dumnie przez arterie stolicy żołnierz, który wiele wycierpiał i odbył daleką drogę, by znaleźć się wreszcie w sercu Ojczyzny.

I w tych zakurzonych, zmiętych szynelach tkwi odświętny nastrój dzisiejszej uroczystości. Tu kroczy żołnierz, który po boju wstępuje w nowy bój, bój ostatni o wyzwolenie Polski. Droga jego prowadzi dalej na zachód — na Berlin. I tam wkrótce odbędzie swą ostatnią w tej wojnie defiladę, defiladę ostatecznego zwycięstwa" [3].

Niedługo trzeba było czekać na tę chwilę, tylko pięć miesięcy...

Z powietrza defiladę oddziałów WP osłaniał w tym doniosłym dniu 1 pułk lotnictwa myśliwskiego. Pierwsze 6 myśliwców pod dowództwem ppłka Tałdykina nadleciało nad Warszawę o godzinie 12.00. Kolejno co pół godziny przelatywały grupy samolotów kpt. Gaszyna, por. Bojewa i mjra Koniecznego. Do godziny 15.00 ciągle patrolowały urzutowane na trzech wysokościach (od 1200 do 3500 m) myśliwce polskie. Nad trybuną honorową przeleciały natomiast eskadry 3 pułku szturmowego w składzie 27 samolotów Il-2. Ani jeden samolot Luftwaffe nie przedostał się nad stolicę. Na widok naszych patrolujących myśliwców samoloty hitlerowskie zawracały z okolic Warszawy.

Po defiladzie 1 pułk myśliwski osłaniał w dalszym ciągu przeprawy w rejonie Warszawy i przegrupowanie oddziałów 1 armii WP, przygotowujących się do marszu w kierunku Bydgoszczy. Zadanie to pułk wykonywał również 20 stycznia. Przybyły w tym czasie do sztabu 4 dywizji lotniczej dowódca lotnictwa WP, generał Teodor Połynin, nakazał przebazowanie jednostek lotniczych na lotniska polowe Sanniki i Gaj, koło Sochaczewa. Podyktowane to było koniecznością zwiększenia zasięgu działania samolotów polskich. Tymczasem myśliwce osłaniały jeszcze 22 stycznia przeprawy i budowę mostu pontonowego na Wiśle, kończąc tym loty bojowe nad bohaterską stolicą.

W okresie od 16 do 22 stycznia 4 mieszana dywizja lotnicza wykonała ogółem 396 lotów bojowych, odnosząc znaczne sukcesy we wsparciu wojsk 47 armii i 1 armii WP. W uznaniu zasług bojowych lotnicy 4 dywizji zostali wyróżnieni w rozkazach specjalnych Naczelnego Dowódcy Radzieckich Sił Zbrojnych i Naczelnego Dowódcy WP, wydanych z okazji wyzwolenia Warszawy.

Poza pułkami bojowymi, w operacji warszawskiej uczestniczyły również polskie jednostki lotnictwa pomocniczego. 13 samodzielny pułk lotnictwa transportowego wykonał ogółem 666 samolotolotów, przewożąc 4620 kg bojowych środków materiałowych oraz 176 oficerów łącznikowych. 12 samodzielny pułk lotnictwa sanitarnego, będący w dyspozycji szefa służby zdrowia WP, wykonał 270 lotów na zadania związane z ewakuacją rannych i chorych żołnierzy z pola bitwy. 103 samodzielna eskadra lotnictwa łącznikowego, działająca podczas operacji z lotniska Soplicowo koło Otwocka, przewoziła oficerów sztabowych z zarządzeniami i rozkazami ze sztabu armii do podległych dywizji. Już 17 stycznia eskadra przenosi się na lądowisko w Błoniu (koło Pruszkowa), 19 stycznia do Sannik, a 20 stycznia jest już w Brześciu Kujawskim, skąd piloci, por. Sukacz, ppor. Kacyk i chor. Uriadas, startowali na rozpoznanie niemieckich pozycji obronnych. W celu ułatwienia dowodzenia i utrzymania łączności między Naczelnym Dowództwem WP a jednostkami znajdującymi się na froncie, użyte też były 17 pułk lotnictwa łącznikowego oraz 4 i 5 samodzielne eskadry łącznikowe.

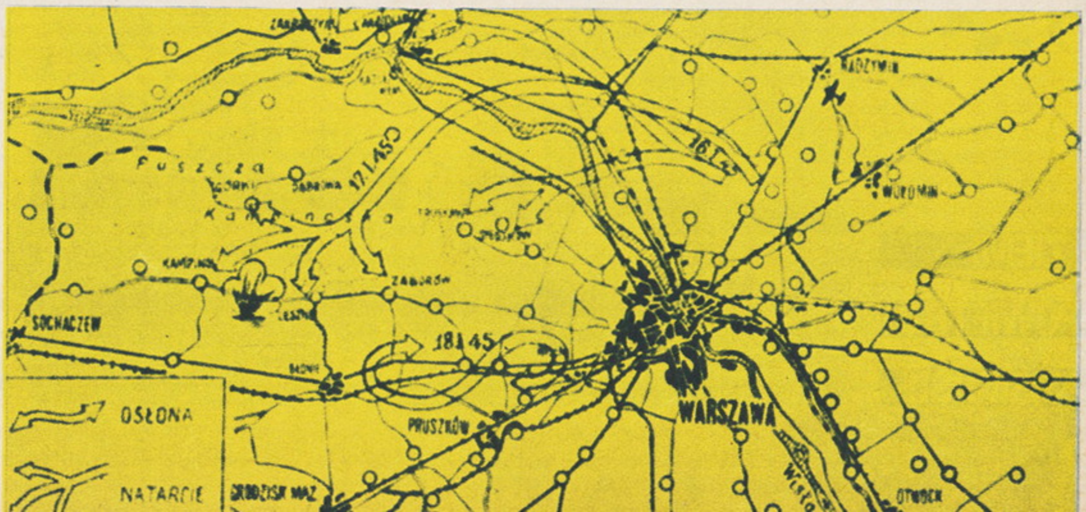
W sumie biorąc, lotnictwo polskie w czasie ofensywy styczniowej wykonało na realizację różnorodnych zadań około 2300 lotów, zadając wojskom hitlerowskim straty w ludziach i sprzęcie bojowym. Polskie skrzydła działając intensywnie w rejonie Warszawy w znacznym stopniu przyczyniły się do jej wyzwolenia.

Ppłk nawig. dr CZESŁAW KRZEMIŃSKI

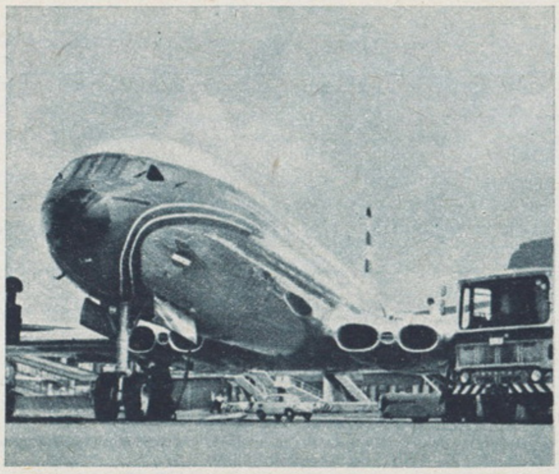
---

[3]) „Zwyciężymy" nr 14 z dnia 20 stycznia 1945 r.

Mapka działań lotnictwa polskiego w rejonie Warszawy.



Pocztówka z KAIRU



PIERWSZE towarzystwo lotnicze w Egipcie „Misrair“ powstało w końcu 1931 roku. Pierwszy egipski samolot cywilny wystartował w połowie roku 1932. Był to brytyjski DH-84. Egipskie linie lotnicze należą do najstarszych na lądzie afrykańskim, a także były jedynymi z pierwszych wśród członków IATA. Później, w okresie samodzielności państwowej, powstało towarzystwo „United Arab Airlines“, a obecnie gdy ustanowiono Federację Arabską (Egipt, Syria i Libia), przemianowano towarzystwo lotnicze na „Egyptair“.

Park samolotów egipskiego towarzystwa lotniczego składa się z: 4 Boeingów 707/320; 5 Il-18; 3 An-24; 2 Il-62 i 3 DH „Comet“. W przyszłości planowany jest zakup samolotów typu odpowiadającemu właściwościom radzieckiego Tu-154.

Aktualnie samoloty „Egyptair“ latają do 40 większych miast Afryki i Europy. Planowane są nowe trasy, m. in. do Ameryki. Rozwijane są linie krajowe, bardzo ważny czynnik usprawnienia transportu. Na trasę np. Kair — Luxor pociąg ekspresowy zużywa 12—13 godzin, podczas gdy samolot leci 1 godzinę i 20 minut.

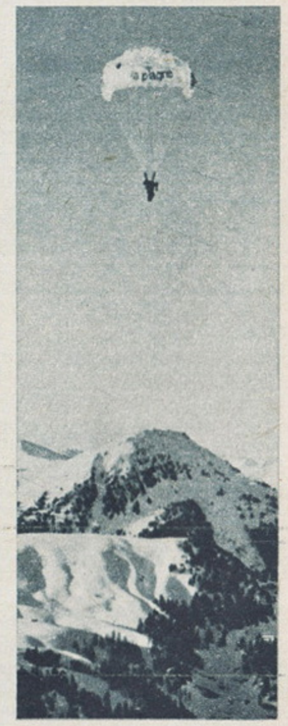
Na zdjęciu: samolot DH „Comet“ w dawnych barwach egipskich UAA na lotnisku w Ružyne w CSRS.

Narty, śnieg i spadochrony

PIERWSZE mistrzostwa spadochronowe i narciarskie Francji odbędą się w połowie marca w Serre-Chevalier. O ile warunki pogodowe dopiszą, przewidziany jest wielki slalom według przepisów FIS, skoki spadochronowe na celność lądowania oraz skoki grupowe dla mężczyzn i kobiet. Inicjatorami tej pięknej imprezy zimowej są spadochroniarze z La Plagne Hubert Marion i Pierre Leroux. Na zdjęciu — skoczek nad stacją górską La Plagne ląduje ze zniczem olimpijskim, którego ogień będzie symbolizować włączenie się sportowców-spadochroniarzy (i jednocześnie narciarzy) do rozgrywanych w Japonii Igrzysk Sportowych.

★

We francuskim spadochronowym centrum wypróbowano w listopadzie roku ubiegłego radziecki samolot An-2. Zdaniem sportowców francuskich (i nie tylko!) samolot An-2 jest idealnym transporterem dla spadochroniarzy. Nie ma drugiej takiej maszyny, która zabiera na pokład dużą grupę skoczków, wszędzie może wylądować i startuje z każdej łąki.



NA ZIEMI
W POWIETRZU
W KOSMOSIE

ZDOBYWCA ARKTYKI

8 grudnia ub. r. zmarł w ZSRR Bohater Związku Radzieckiego, Ernest Teodorowicz Krenkel. Nazwisko Krenkela związane jest ściśle z wielkimi wyprawami arktycznymi. Należał on do czołowej grupy radzieckich uczonych i podróżników, którzy opanowali rejony Bieguna Północnego, tworząc nowe szlaki komunikacji lotniczej i morskiej. Krenkel był jednym z pionierów i badaczy Oceanu Lodowatego. Po raz pierwszy zetknął się z Arktyką w 1924 roku, przebywając na jednej z pierwszych radzieckich stacji polarnych. Krenkel był organizatorem i założycielem obserwatorium na Ziemi Franciszka Józefa oraz uczestniczył w polarnych wyprawach międzynarodowych, m. in. w locie arktycznym na sterowcu („Zeppelinie“). Wielokrotnie podkreślane są zasługi Krenkela dla rozwoju łączności radiowej. Zaliczany jest do pionierów łączności krótkofalowej w rejonie Arktyki. Był ponadto założycielem federacji krótkofalarstwa w ZSRR.

Krenkel był m. in. autorem książki „Czterej towarzysze“, w której opisuje swój pobyt na stacji naukowej „Biegun Północny — 1“ wraz z Papaninem, Szirszowem i Fiedorowem. Ich stacja dryfująca wśród lodów polarnych stała się w latach 1937—38 ważnym zaczątkiem rozległych później badań rejonu Północy. Tylko dzięki zapewnieniu łączności radiowej, którą kierował Krenkel, możliwe było wówczas zorganizowanie wielkich przelotów nad Biegunem Północnym samolotów Czkałowa, Gromowa i Lewoniewskiego.

Prasa całego świata w latach 30-tych szeroko informowała o bohaterstwie polarników radzieckich, pracujących pod dowództwem legendarnego Papanina. Radiogramy, które przekazywał Krenkel, oczekiwane były z ogromnym zainteresowaniem, które wzbudzała i wzbudza zawsze pionierska działalność. W ostatnich latach Krenkel pracował w Głównym Zarządzie służby Hydrometeorologicznej, gdzie był kierownikiem Instytutu Naukowo-Badawczego.

NOWOŚCI PRZEMYSŁU LOTNICZEGO

Angielska wytwórnia Rolls-Royce sprzedała licencję silników odrzutowych „Pegasus-11“ (o ciągu 11 000 kG), przeznaczonych do samolotów szturmowych pionowego startu Hawker „Harrier“ — amerykańskiej wytwórni Pratt-Whitney. Marynarka USA używa 30 „Harrierów“, a licencję na ich produkcję już USA zakupiły. Wytwórnia Pratt-Whitney dotychczas wyprodukowała z licencji 7 000 angielskich silników Rolls-Royce „Nene“ i „Tay“ pod oznaczeniami J-42 i J-48.

★

Radziecki przemysł lotniczy ma w przyszłej pięciolatce dostarczyć dla „Aerofłotu“ 65—75-miejscowy samolot odrzutowy, przeznaczony do komunikacji lokalnej i mogący korzystać z lotnisk trawiastych.

★

Koszt prac rozwojowych nad francusko-angielskim naddźwiękowym samolotem pasażerskim „Concorde“ wyniósł dotychczas 2 mld 150 mln dol., zaś koszt przygotowania produkcji 1 mld 400 mln dol. Cena samolotu, która 10 lat temu miała wynosić 11 mln dol., wzrosła już do 30 mln dol.

★

Na początku 1972 roku ma nastąpić połączenie trzech największych hiszpańskich wytwórni lotniczych: CASA, Hispano i Enmasa, które będą stanowić jedno przedsiębiorstwo państwowe.

★

Francuska wytwórnia Marcel Dassault wyprodukowała do 1971 r. 817 samolotów „Mirage-III“ (z 1 124 zamówionych), 62 „Mirage-IV“, 4 „Mirage“ F-1 (z 30 zamówionych), 240 „Falcon-20“ (z 289 zamówionych) i 64 Breguet-1150 „Atlantic“ (z 87 zamówionych). Obecne zamówienia obejmują 55 samolotów „Falcon-10“, 10 samolotów „Mercure“ oraz budowane w kooperacji 400 samolotów „Jaguar“ i 400 „Alpha-Jet“.

★

Koszt prac rozwojowych i budowy 20 prototypów amerykańskiego samolotu bojowego F-15 wyniesie 1 mld 150 mln dol. Samolot ma rozwijać prędkość M = 2,5. Napęd samolotu stanowią dwa silniki po 11,8 ton ciągu.

★

Zachodnioniemiecka wytwórnia VFW-Fokker zbudowała pierwszy ze 133 śmigłowców Sikorsky CH-53, budowanych z licencji amerykańskiej dla Bundesluftwaffe.

★

Amerykański silnik turbośmigłowy Garret TPE-331, używany m. in. na samolocie lokalnego transportu Short „Skyvan“, ma okres międzyremontowy wynoszący 2 500 godzin. Okres ten ma być w najbliższym czasie przedłużony do 3 100 godzin.

★

Wytwórnia zachodnioniemiecka Sportavia-Putzer opracowała dwa nowe motoszybowce: RF-7 i RF-8. Pierwszy z nich RF-7, już oblatany, jest jednomiejscowym lekkim samolotem dopuszczonym do akrobacji. RF-8 to dwumiejscowy metalowy lekki samolot szkolno-treningowy, budowany na zamówienie francuskiego lotnictwa wojskowego.

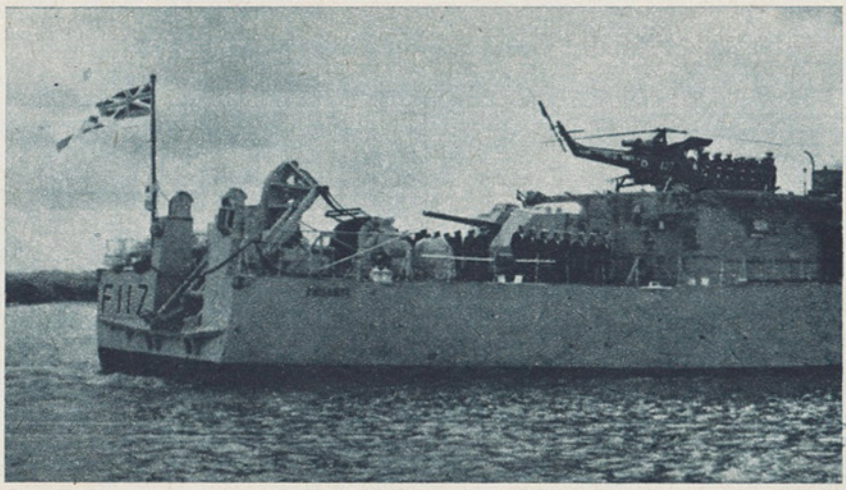
(g.)

NA ZIEMI
W POWIETRZU
W KOSMOSIE

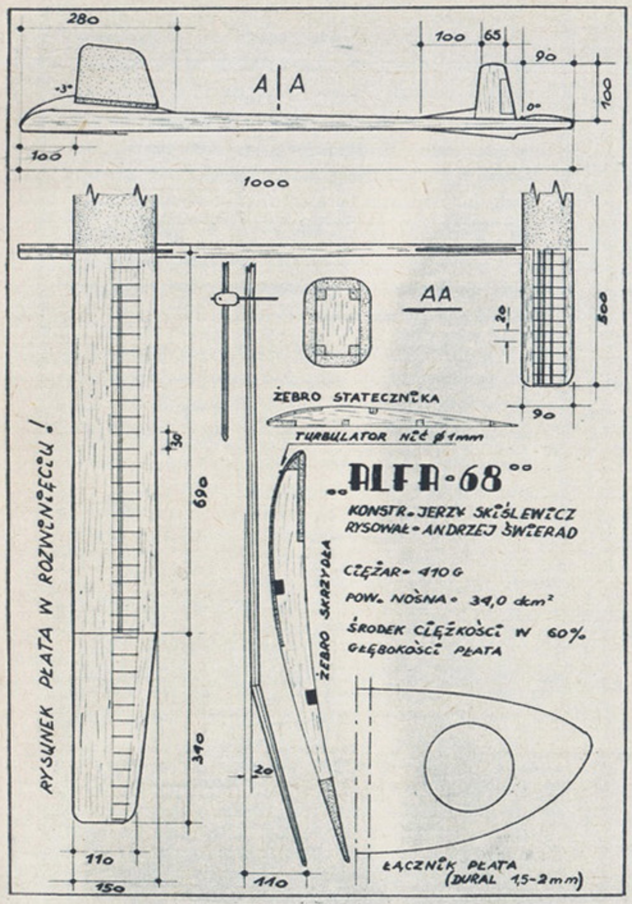
Z WŁASNYM ŚMIGŁOWCEM NA POKŁADZIE

W listopadzie roku ubiegłego przybyła z wizytą do Szczecina brytyjska fregata HMS „Ashanti“. Była to pierwsza wizyta brytyjskiego okrętu wojennego w polskim Szczecinie.

Na pokładzie fregaty znajdował się śmigłowiec, widoczny na zdjęciu wykonanym przez Lecha Zielaskowskiego. Śmigłowiec Westland „Wasp“ HAS Mk. 1 jest wielozadaniowym statkiem powietrznym w Royal Navy. Ma składaną belkę ogonową i podwozie przystosowane do lądowania na pokładzie okrętów. Pierwszy „Wasp“ przeznaczony dla marynarki brytyjskiej wykonał lot w 1962 roku. Podstawowe dane (wg. Janes'a 1971/72): średnica wirnika — 9,83 m, ciężar całkowity — 2 495 kg, maksymalna prędkość — 193 km/h, zasięg — 488 km.



NA ZIEMI
W POWIETRZU
W KOSMOSIE



SZYBOWIEC • ALFA-68•

MODEL ten jest wersją rozwojową szybowca, którego plany zamieszczono w numerze 44 „SP". Zasadnicze różnice między nimi to wprowadzenie w „Alfie — 68" „grzebienia", co znacznie poprawiło stateczność, oraz większe wydłużenie płata niż w modelu poprzednim. Zastosowanie turbulatorów na płacie poprawiło znacznie właściwości lotne. Dobrze wykonany model w warunkach atermicznych wykonuje loty w granicach 160—170 s.

Opis konstrukcji: Kadłub ma przekrój eliptyczny, na końcu przechodzący w okrągły. Konstrukcja mieszana. Ścianki boczne górne i dolne wykonane z balsy grubości 4 mm, podłużnice z listewek balsowych 3×3 mm, „nosek" wraz z komorą balsową wykonany z dwóch deseczek lipowych grubości 7 mm, pomiędzy które został wklejony „grzebień" ze sklejki 3 mm. Wręgi przyskrzydłowe wycięte są ze sklejki 2 mm, a pozostałe z balsy 3 mm. Między wręgami 1 i 2 osadzony został język (dural 1 mm). Wręgi w kadłubie umieszczone są co 100 mm.

Płat dzielony, łączony duralowymi językami grubości 2 mm, konstrukcja mieszana: 4 pierwsze żeberka wykonane ze sklejki 1,5 mm, a pozostałe z balsy 1,5 mm. Dwa dźwigary sosnowe 5×3 mm, dolna krawędź natarcia balsa 2×30 mm, a górna — balsa 5×5 mm. Kesony wykonane z balsy grubości 1 mm, krawędź spływu balsa 4×30 mm, żebra od 1 do 4 kryte balsą 2 mm. Dwa żebra na załamaniu — balsa 8 mm, zakończenie płata — balsa 10 mm.

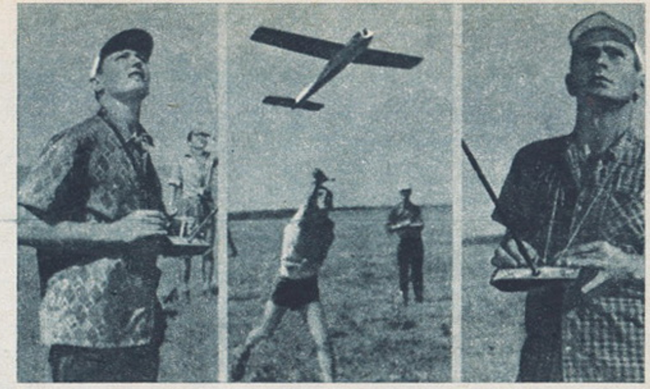
Stateczniki: pionowy wykonany z jednolitej deseczki balsowej 2 mm, poziomy konstrukcji całkowicie balsowej. Żebra balsa 1 mm, krawędź natarcia balsa 2×10 mm, kesonik balsa 1 mm, 3 dźwigarki balsowe 2×2 mm, krawędź spływu 2×10 mm. Zakończenia balsa 5 mm. Między dwa środkowe żebra został wklejony zaczep determalizatora (wyłącznika czasowego), wykonany z duralu grubości 1 mm, a następnie odległość między tymi żeberkami została wypełniona balsą 1 mm.

Startując tym modelem w I wojewódzkich zawodach modeli latających w roku ubiegłym zająłem pierwsze miejsce, uzyskując w 3 lotach 536 pkt. (180+176+180 s).

ANDRZEJ ŚWIERAD
Zdjęcie: St. Basiora

Jeżów — 1971.

Wysokie osiągnięcia modelarzy ZSRR



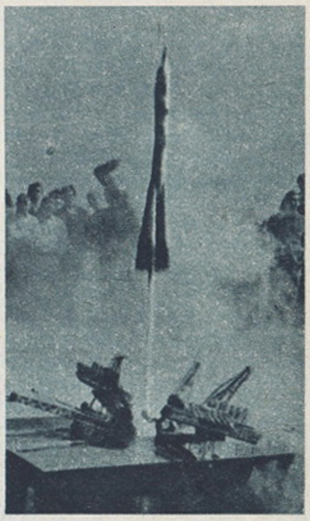
Od lewej: W. Mjakinin, W. Gukun i L. Aldoszin.

W roku 1971 modelarze lotniczy — sportowcy Kraju Rad uzyskali szereg wybitnych osiągnięć. Po raz pierwszy na mistrzostwach ZSRR włączono do programu zawodów próby ustanawiania nowych rekordów, z czego sześć to osiągnięcia w skali międzynarodowej. W klasie modeli zdalnie sterowanych, konstrukcja zespołu W. Gukuna i W. Mjakinina na bazie 200 m długości osiągnęła średnią prędkość 344 km/h (!). Model zaopatrzony był w silnik o pojemności skokowej 10 cm³. Wynik ten jest o 17 km/h lepszy od absolutnego rekordu modelu Włocha Zanini, ustalonego w 1964 roku.

Ten sam model z dobudowanymi pływakami po starcie z wody uzyskał prędkość na bazie pomiarowej — 294 km/h, o 73 km/h powyżej rekordu międzynarodowego. Model szybowca zdalnie sterowanego konstrukcji Leonida Aldoszina pokonał odległość 421 km w obwodzie zamkniętym. Jest to nowy rekord światowy. Model ten na bazie 50 m osiągnął prędkość 182 km/h. Wynik ten jest o 33 km/h lepszy od osiągnięcia Altenkircha z NRF.

Mistrz sportu Anatolij Dubnicki i kandydat na mistrza sportu Władimir Larjuchin ustanowili nowy rekord prędkości w klasie modeli zdalnie sterowanych. W locie po prostej model rozwinął prędkość 194 km/h. Rekord świata został przekroczony o 50 km/h.

Model wodnosamolotu zdalnie sterowanego z napędem mechanicznym, zbudowany przez W. Szczerbakowa i B. Taradajewa, ustalił nowy rekord międzynarodowy, utrzymując się w powietrzu 2 h 30 min 44 s. Wielokrotny rekordzista, Mistrz Sportu Piotr Wieliczkowski wraz z Walerym Wiaziginem uzyskali piękny wynik — przelot 195 km w obwodzie zamkniętym w klasie radiomodeli wodnosamolotów. I ten wynik jest nowym osiągnięciem międzynarodowym. Wszystkie rekordy sportowcy radzieccy ustanowili na cześć VII Zjazdu DOSAAF.



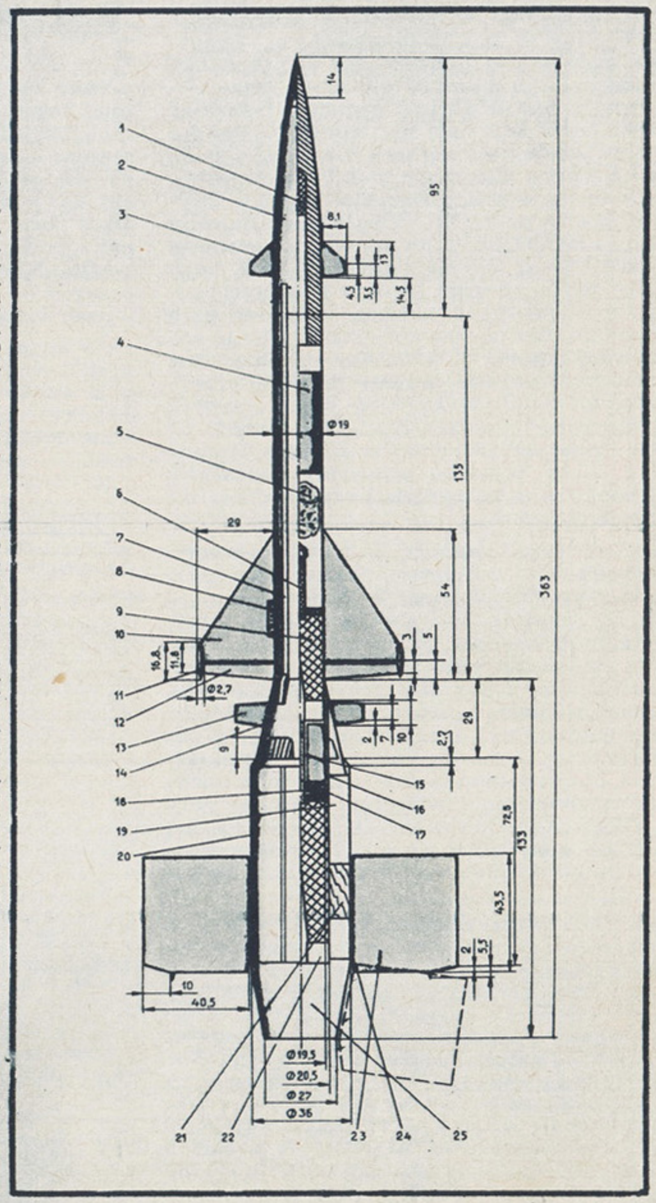
ORYGINALNY MODEL RAKIETY

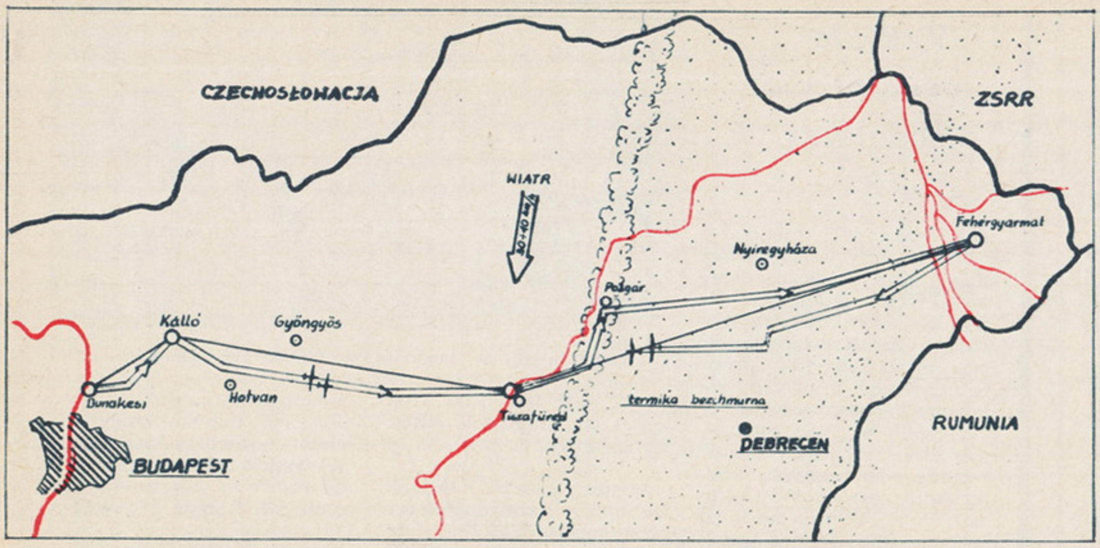
W ZSRR na zeszłorocznych mistrzostwach modeli rakiet uczestniczyło 41 zespołów ze wszystkim okręgów Federacji Rosyjskiej. Wśród oryginalnych konstrukcji modeli redukcyjno-latających na wyróżnienie zasługiwał model pocisku klasy „ziemia — powietrze" wykonany przez Wiktora Czernowa (jego model uzyskał 1 439 pkt.). Model ten w konkurencji wysokościowej osiągnął 507 m.

Model Czernowa zbudowany został w układzie dwustopniowym. Wymiary podano na rysunku obok, a poniżej oznaczenie poszczególnych części.

Silnik pierwszego stopnia miał impuls całkowity wynoszący 8 Ns. Na zawodach demonstrowano trzy wersje tego modelu. W jednej z wersji silnik stopnia drugiego miał impuls całkowity 10 Ns. Oznaczenia: 1 — obciążenie — ołów; 2 — głowica — lipina; 3 — statecznik — 4 sztuki — sklejka 1 mm; 4 — spadochron z folii polietylenowej; 5 — przepona — wata; 6 — ładunek miotający stopnia drugiego; 7 — listwa wzdłużna — papier; 8 — kadłub — papier; 9 — silnik stopnia drugiego 2,5 Ns; 10 — statecznik stopnia drugiego — sklejka 1 mm; 11 — wyważenie steru; 12 — ster aerodynamiczny — sklejka 1 mm; 13 — statecznik — sklejka 1 mm; 14 — dyfuzor — papier; 15 — zasobnik czaszy spadochronu — papier; 16 — spadochron stopnia pierwszego; 17 — ładunek miotający; 18 — sprężyna; 19 — obudowa silnika — papier; 20 — kadłub stopnia pierwszego — papier; 21 — wspornik — 4 sztuki — balsa; 22 — silnik stopnia pierwszego; 23 — statecznik — 4 sztuki sklejka 1 mm; 24 — zawias — 4 sztuki; 25 — osłona dyszy wylotowej silnika.

Cały model pomalowany jest na kolor ciemnozielony. Start odbywa się z wyrzutni prętowej, z dwóch rurkowych zaczepów zwiniętych z papieru i przyklejonych do kadłuba stopnia pierwszego.





Najważniejszą imprezą sportową ubiegłorocznego sezonu były Szybowcowe Zawody Krajów Socjalistycznych, które rozegrano w lipcu na Węgrzech. Polskę reprezentowali: Andrzej Kmiotek i Henryk Muszczyński na „Cobrach—17" w klasie otwartej, Czesław Bednarski i Janusz Gogała na „Fokach" w klasie standard oraz Pelagia Majewska na „Cobrze—15" w konkurencji pań. Zawody te zakończyły się naszym sukcesem drużynowym, po ciężkiej i wyrównanej walce z zespołem radzieckim.

Jak na takich zawodach przeżywają konkurencję zawodnicy? To pytanie zawsze pasjonuje kibiców. Postawiliśmy więc je jednemu z naszych reprezentantów, mgrowi inż. Andrzejowi Kmiotkowi. Jego relację, wzbogaconą o wskazówki taktyczne, zamieszczamy poniżej.

(red.)

CROSS

PRZEZ WĘGRY

ANDRZEJ KMIOTEK

SZYBOWCOWE Zawody Krajów Socjalistycznych są już na półmetku. Po pięciu konkurencjach prowadzimy w punktacji drużynowej oraz w klasie otwartej. Pela po wczorajszej stracie punktów za nieudane zdjęcie spadła na drugą pozycję, ze stratą ok. 400 pkt do Węgierki. Gospodarze w innych kategoriach mają dalekie miejsca i na pewno będą chcieli utrzymać tę kolejność wśród kobiet. W klasie standard po kolejnych dyskwalifikacjach sytuacja nie jest wyjaśniona. Prowadzą Czechosłowacy z minimalną przewagą punktową. Zdecydowani faworyci, piloci radzieccy (ASW-15), zajmują trzecie i szóste miejsce. W klasie otwartej my zajmujemy pierwsze dwa miejsca, a następne dwa Rudieński i Durnow („Phoebus") z ekipy ZSRR. Pogoda z dnia na dzień ulega poprawie. Należy spodziewać się dzisiaj koronnej konkurencji zawodów oraz generalnego szturmu pilotów ZSRR. Na pewno aktualna sytuacja w punktacji ogólnej nie zaspokaja ich aspiracji, a do końca zawodów już niedaleko.

Wreszcie pojawia się meteorolog i zaczyna wypisywać dane na tablicy informacyjnej. Temperatura maksymalna osiągnie dziś 31° w cieniu, a temperatura punktu rosy wynosi już tylko 10°. Będzie więc jeszcze bardziej upalnie niż wczoraj. Warunki termiczne mają być jednak bardzo dobre, przy północnych wiatrach o prędkości 30 do 40 km/h. Zapowiada nawet 3—6/8 Cu congestus. Na sąsiednich tablicach kierownik sportowy wypisuje zadanie dnia. Dla kobiet i klasy standard docel-powrót 390 km, a dla nas w klasie otwartej dcp. 520 km aż do Fehergyarmat. Start lotny otwarty będzie od godz. 11.15 w kolejności: kobiety, kl. standard, kl. otwarta — w odstępach co 15 minut. Dla nas otwarcie startu lotnego nastąpi więc dopiero o 11.45. Aby pokonać trasę 520 km, trzeba będzie osiągnąć prędkość przelotową w granicach 90 km/h. W bezkryzysowych warunkach na „Cobrach-17" i „Phoebusach" jest to realne, ale „Foki" nie mają szans. Regulamin w takim wypadku przewiduje jednakową ilość punktów za osiągnięcie mety, prędkość nie będzie punktowana.

Walczyć więc będziemy o wynik remisowy z Rudieńskim i Durnowem. Szybko rozwijamy mapy i wykreślamy trasę. W Fehergyarmat — maleńkiej wiosce aż pod granicą z ZSRR, mamy fotografować kościółek, po drodze są jeszcze dwa punkty załamania trasy w Kallö i Tiszafüred. Krótka narada z szefem ekipy i pomocnikami. Ustalamy położenie wozów na trasie, kryptonimy, rejony patrolowania. Czołowe ekipy od razu ruszają w drogę, a my na start. Nasze „Cobry-17" stoją w przedostatnim rzędzie, mamy więc trochę czasu na sprawdzenie radiostacji, kontrolne zdjęcia tablicy i ostatnie narady taktyczne. Pelagia Majewska oraz Janusz Gogała i Czesław Bednarski są już w powietrzu. Przychodzi nasza kolej startu.

Przy północnych wiatrach, tak jak dzisiaj, w Dunakeszi trzeba startować z bocznym wiatrem — gdyż lotnisko jest dwukierunkowe (wschód — zachód). Pierwszy startuje Henryk Muszczyński. „Cobra" obciążona balastem wodnym po krótkim rozbiegu schodzi z kierunku, wyczepia linę i z ledwością wymija kołujący obok samolot. Dopiero za drugim razem, przy nadzwyczajnych środkach ostrożności, wychodzi w powietrze prawidłowo. Start na „Cobrze-17", która dysponuje tylko zaczepem dolnym, przy bocznym wietrze i z balastem wodnym nie należy do przyjemności.

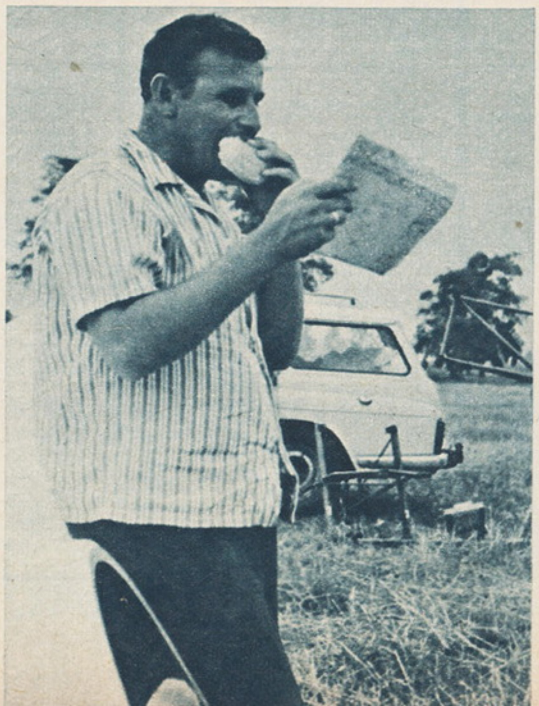
Teraz moja kolej. Ostatnia kontrola: barograf, foto, hamulce, podwozie, radio, trymer, limuzyna. Dociągam pasy, ręka na wyczepie, lina naprężona — start. Bohdan i Jerzy już przebierają nogami w powietrzu, ale jeszcze podtrzymują oba końce skrzydeł. Dzięki ich ofiarnej pomocy jakoś oderwałem się od ziemi. Pod spodem Dunaj i pełne zieleni willowe przedmieścia Budapesztu. Miasto leży na południe. Wygląda jak ogromna — szara kamienna plama, przecięta wstęgą Dunaju.

Po wyczepieniu rozchodzimy się w przeciwnych kierunkach. Henryk kontroluje rejon rzeki, a ja strefę odejścia od taśmy. Dzięki łączności radiowej mamy pełne rozeznanie w całym rejonie lotniska. Szybowce z innych klas są już na trasie — my musimy jeszcze poczekać około 10 minut do otwarcia startu lotnego. Rozpoczynają się typowe manewry pozycyjne przed wyjściem na taśmę. Nasza taktyka — to możliwie szybkie zameldowanie po otwarciu startu lotnego, ale tak aby od razu oderwać się od „białych" — „Phoebusów" Rudieńskiego i Durnowa. Nabieramy wysokości do 1800 m. „Białe" zostają niżej razem z peletonem „Fok". Dzięki dużej prędkości „Cobry" i skutecznym hamulcom, taśmę mamy w zasięgu trzech minut lotu. Punktualnie o 11.45 na taśmę startu ruszają dwie biało-niebieskie „Foki", to Nolte i Voss. Za nimi jak na defiladzie, parami, pozostałe szybowce, a na końcu dwa „białe". Teraz nasza kolej. Na dużej prędkości dołączam do Henryka, razem robimy zwrot i nurkujemy na taśmę. Nolte i Voss prowadzą cały peleton prosto po trasie na małe, jeszcze anemiczne chmurki. Mają w perspektywie dobre cumulusy dopiero nad górkami na 20-tym kilometrze. To jest nasza szansa.

Zaraz za taśmą skręcamy w prawo pod samotnego, pięknego congestusa. Krótki dolot na dużej prędkości i od razu 3 m/s. Mała poprawka i jest „sztywny piątal". Obserwujemy konkurentów. Lecą coraz niżej, błyskając grzbietami w kolejnych słabych wznoszeniach, w których nie opłaca się zakrążyć. Wreszcie znajdują coś konkretnego na bezchmurnej i zwijają się w ciasne akwarium. Dokręcamy podstawę, ponad 2 000 m i jazda do Kallö, na pierwszy punkt zwrotny. Po drodze mijamy rywali. Doszli już do dobrych warunków, ale są co najmniej 800 m niżej.

Pierwsze chwile autora reportażu, eksmistrza Polski Andrzeja Kmiotka, po lądowaniu w terenie przygodnym na Węgrzech. Pierwszy rzut oka na mapę, pierwszy kęs po wielogodzinnym locie.

Zdjęcia: J. Pomianowski

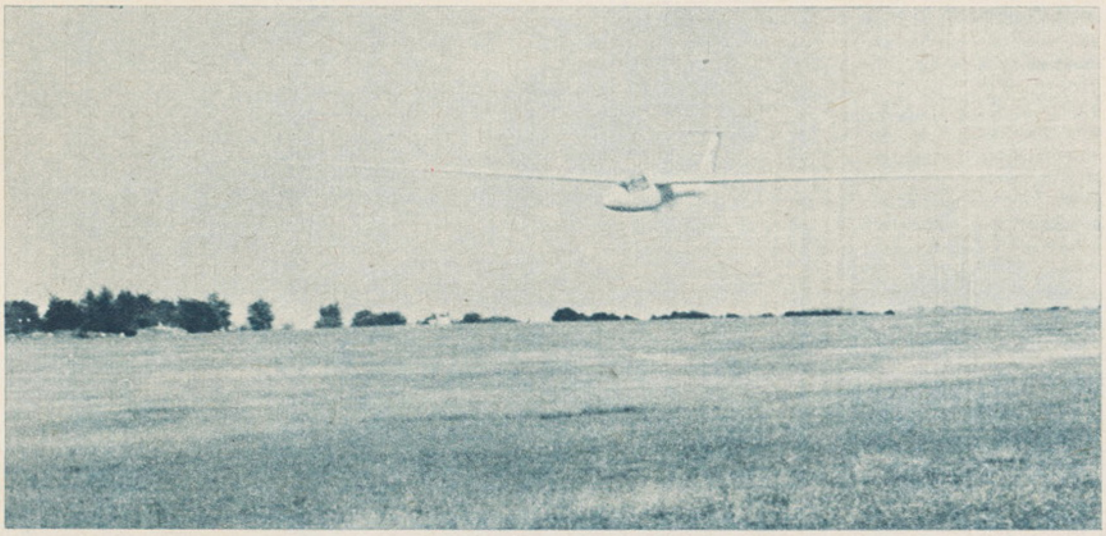


W obecnej taktyce zawodniczej latanie za ogonem rywala nie ma większego sensu, przy penetracji nowoczesnego szybowca w granicach 20—30 km i prędkościach przeskoku 120—160 km/h. O powodzeniu w konkurencji decyduje mniejsza suma popełnionych błędów: małych — kilkusekundowych i większych — kilkuminutowych. Małe błędy, to nieprecyzyjna technika pilotażu lub drobne pomyłki taktyczne, które doświadczony pilot natychmiast koryguje. Są one więc cechą indywidualną zawodnika i nie zależą od tego czy leci on samodzielnie, czy też za rywalem. Pilot, który popełnia dużo małych błędów, po prostu zostaje z tyłu coraz dalej, aż się zgubi i będzie musiał lecieć samodzielnie. Większe błędy wynikają z niewłaściwych założeń taktycznych, lub meteorologicznych. Przeważnie są one nie do naprawienia. Lecąc za ogonem rywala lub lidera peletonu, automatycznie przyjmuje się jego rozwiązania taktyczne, a więc i jego błędy. W ten sposób Nolte z Vossem wyprowadzili cały peleton w słaby rejon termiczny, mimo iż lecieli dokładnie po trasie i o właściwym czasie. Jeżeli już leci się za rywalem — to według własnej koncepcji, weryfikując cały czas jego rozwiązania taktyczne. W momencie gdy popełnia on większy błąd, jest szansa na uzyskanie

kilkuminutowej przewagi, która pozwoli na oderwanie się przeciwnika poza zasięg kontroli wzrokowej. W przeciwnym razie my stajemy się obiektem obserwacji i historia powtarza się od nowa. Lot taki — typowy dla peletonu, jest w zasadzie remisowy. Wracajmy jednak do rzeczywistości.

Nasza przewaga nad „białymi" nie przekracza 4 minut, ale powinna wystarczyć na dłuższy odskok. Decydować teraz będą sekundy.

Pod nami Kallö, maleńka wioska w kotlinie górskiej. Trasa załamuje się w prawo, ale zdjęcia musimy robić z lewego zakrętu — w wyznaczonym sektorze. Rozchodzimy się szerzej, jednoczesny zwrot w lewo, pierwsze — drugie zdjęcie i dalej nad Hatvan. Cały manewr trwał poniżej 40 sekund, „białe" nie powinny tutaj na nas zarobić. Dochodzimy do ładnych chmur na wysokości 800 m. Dzięki zespołowej penetracji już w drugim okrążeniu mamy pełne 3 m/s. Janusz ustawiony ze swoim wozem koło punktu rejestruje przejście „białych" 6 minut po nas, ale na znacznie większej wysokości. Trzeba się spieszyć. Standardowcy, którzy wyprzedzają nas o przeszło 30 km, informują o dobrych warunkach.



„Cobra 17" Andrzeja Kmiotka bezpośrednio przed lądowaniem...

Lecą szybko i bez problemów w luźnym peletonie „Fok". Samochody rozstawione po trasie podają wszędzie: dobre warunki cumulusowe — w pełni rozwoju. Decydujemy się na długie, szybkie przeskoki, aby w pełni wykorzystać własności taktyczne „Cobry", obciążanej balastem wodnym. Rudieński i Durnow, dysponujący szybowcami o dobrych własnościach i znacznej penetracji, na pewno zwiększyli tempo.

Dzięki audiowariometrom elektrycznym natychmiast reagują na drobne nawet wznoszenia, a kominy centrują z pierwszego okrążenia. Nasze atuty to balast wodny, stała współpraca przy locie ścisłą parą, oraz aktualna informacja meteorologiczna od wozów rozstawionych po trasie.

Szybko mijamy Gyongös — miasto białych bloków w kotlinie gór Matra. Jeszcze jeden długi przeskok i przed nami Tisa. Chmury gęstnieją i zaczynają się rozpadać. Czesław ostrzega nas, że zrobiło się słabo i muszą zastopować w 1,5-metrze. Podnosimy poziom lotu pod samą podstawę chmur. Wykorzystując ostatnie tchnienie rozpadającego się szlaku, dolatujemy do rzeki. Tu doganiamy ASW-15 Kuźniecowa, który prowadził czołowy peleton w klasie standard — a więc przed nami nie ma już nikogo. Teraz nasze informacje przydadzą się pozostałym członkom drużyny. Z przyzwoitej wysokości fotografujemy mosty pod Tiszafüred. Jest 13.16. Przeliczam prędkość przelotową od Kallö. Wychodzi ponad 94 km/h, „białe" chyba więcej nie osiągną.

Za rzeką zaczyna się puszta. 80 kilometrów glinianych pastwisk, torfowisk, rzeczek i kanałów. Ta kraina gościnnych pasterzy ma złą sławę wśród szybowników, ze względu na słabe i kapryśne warunki atmosferyczne. Za rzeką stoi ostatni piękny szlak cumulusów, ułożony poprzecznie do trasy lotu. Dalej prawie 100 km bezchmurnej termiki. Dopiero na horyzoncie, aż pod granicą ZSRR, widać pojedyncze chmurki o wysokich podstawach. Nasza ekipa naziemna rusza do przodu dla ubezpieczenia tego odcinka lotu. Skręcamy za szlakiem pod silny północny wiatr, aby nadrobić co najmniej 15-kilometrową rezerwę na późniejsze znoszenie w słabych kominach na bezchmurnej. Szlak jest wspaniały, ciągnie się od horyzontu do horyzontu. Podstawa dorodnych congestusów sięga ponad 2 000 m, a wznoszenie 3—4 m/s. Henryk stwierdza, że jak się dobrze rozpędzimy, to do wieczora będziemy w Gdańsku. Jest to typowy szlak na granicy dwóch mas powietrza o różnej wilgotności. Nie dolatując do Polgar skręcamy na trasę, przed nami już tylko czyste niebo. Po 20 kilometrach łapiemy pierwszy anemiczny komin. Dalej lecimy krótkimi przeskokami na poziomie 1 000 — 1 400 m. Wyżej wznoszenia słabną, niżej natomiast są poszarpane przez silny północny wiatr. Po godzinie mijamy Nyiregyhaza — największe miasto tego rejonu. Puszta za nami. Wznoszenia poprawiają się do 2—3 m/s, a do chmur już niedaleko.

Za nami błyskają w słońcu skrzydła krążących szybowców. To na pewno „białe". Na bezchmurnej musieli odrobić sporą część wypracowanego przez nas dystansu. W takich warunkach dobry audiowariometr więcej jest wart niż kilka jednostek doskonałości na dużych prędkościach przeskoku. Pozwala na szybką lokalizację wznoszeń, a przy locie zespołowym praktycznie trudno rozminąć się z kominem w czasie, gdy pilot zajęty jest nawigacją czy obserwowaniem terenu. Na 15 km przed punktem zwrotnym dolatujemy do pierwszych cumulusów — podstawy ponad 2 300 m. Szybko odnajdujemy naszą wioskę robimy zdjęcia kościółka i jazda z powrotem. Jest 15.30, mamy za sobą dopiero 260 km trasy. Szybko robię przeliczenia, na ostatnim odcinku prędkość przelotowa spadła do 62 km/h, a od startu osiągnęliśmy 71 km/h. Przed nami znowu ponad 100 km słabnącej bezchmurnej termiki. Jasne jest, że nie osiągniemy mety, a konkurencja rozegrana będzie na dystans przy punktacji około 3 pkt. za 1 km trasy. Niewielka to dla nas pociecha, że Czesław i Janusz są już w powrotnej drodze do domu, lecą po 3-metrowych wznoszeniach pod ładnymi cumulusami. Podobnie Pela. Przekazujemy do bazy naszą sytuację. W rejonie mamy na razie jeden samochód, który współpracuje z nami na krótkim dystansie. Pozostałe wozy rozstawione po trasie pracują teraz dla standardowców i Peli, potem szef skieruje je do naszej dyspozycji.

Od podstawy ostatniego cumulusa ruszamy na długi przeskok. „Cobry" płyną obok siebie w idealnie spokojnym powietrzu. Schodzimy pod inwersję zalegającą na wysokości 1 300 m. Po 40 kilometrach udaje się nam wymacać wznoszące ZERO. Jest to najbardziej kontrastowy rejon w promieniu kilkunastu kilometrów. Wylewam wodę i uzbrajam się w cierpliwość. Razem z Henrykiem przeczesujemy cały rejon, bo wznoszenie jest pulsujące. Rośnie do 0.5—1 m/s, po kilku okrążeniach zanika, żeby znowu pojawić się o kilkaset metrów z boku. Mijają minuty, Pela oraz Czesiek i Janusz kończą doloty, a my cierpliwie nabieramy wysokości. Na 1 300 m wznoszenie definitywnie się kończy. Ruszamy w kierunku trasy wprost na zachodzące słońce, podając przez radio przypuszczalny rejon lądowania.

Nasze samochody szybko zmieniają trasę jazdy. Niestety, w tym rejonie dróg jest niewiele i muszą nadkładać wiele kilometrów. Pod nami typowa puszta. Żółto-brunatne wypalone słońcem pastwiska, plątanina rzeczek, kanałów, rozlewisk, co kilka kilometrów samotny domek lub zagroda dla bydła. Na 300 metrach łapiemy „opadające zerko". Po paru okrążeniach ruszamy dalej. Jeszcze kilka kilometrów i ląduję nad rzeczką, niedaleko obory dla bydła. „Cobra" odbija się od wykrotów i kęp trawy jak piłka pingpongowa — serdeczne dzięki konstruktorom za mocne podwozie.

Henryk wymacał jeszcze ćwierćmetrowe wznoszenie, dokręcił prawie 100 metrów i próbuje przeskoczyć przez pas bagien, bliżej jedynej drogi, na której operuje nasz samochód. Rozglądam się po okolicy, obora niestety pusta. Zajadając lotną porcję ruszam na poszukiwanie ludzi. Zamiast znanych z gościnności Madziarów natknąłem się na całą zgraję psów, usposobionych raczej agresywnie. Wymachiwanie mapą nic nie pomogło. W największego ciskam bułką, w pozostałe puszką pasztetu, a sam ratuję się ucieczką wpław na drugą stronę rzeki. Dopiero tam spotykam kilku sympatycznych chłopców. Po dłuższej dyskusji na tematy topograficzne udało mi się ustalić na mapie miejsce lądowania i uzyskać odpowiednie potwierdzenie na karcie kontrolnej. Uzbrojeni w kije docieramy do „Cobry" po radiostację.

Nauczony doświadczeniem zainstalowałem się na dachu obory, skąd za pośrednictwem „Kaczora" (Stanisława Kostki — zainstalowanego w połowie trasy z długą anteną) nawiązałem łączność radiową z bazą i samochodami. Henryk nie miał większych problemów na lądowisku i już nawiązał bezpośredni kontakt radiowy ze swoim samochodem. Niedaleko niego lądowały oba „białe", mają tę samą odległość. A więc dzisiaj remis. Z bazy dowiaduję się, że Gogała i Bednarski mają czwarty i piąty czas dnia, a Pela przyleciała w świetnym czasie — prawie godzinę przed następną zawodniczką. Wszystkie te informacje były bardzo budujące, ale tymczasem zrobiło się ciemno, a ciągle nie miałem bezpośredniego kontaktu ze swoim samochodem. Kilkanaście kilometrów dalej Henryk Skas i Janusz Becker usiłują przebić się polnymi traktami przez tę plątaninę rowów i kanałów.

Nic przyjemniejszego, niż widok wśród ciemnej nocy świateł samochodu, pełznących przez równinę puszty i czysty głos Janusza w głośniku radiowym: „Nareszcie mamy faceta, który wie jak dojechać do tego budynku, na którym siedzisz".

Dzięki pomocy kilku okolicznych gospodarzy szybko wkładamy „Cobrę" na wózek. Jeszcze kolacja w wiejskiej szkole na zaproszenie miejscowego nauczyciela (czekali z nią kilka godzin) i w drogę. O północy wyjeżdżamy na główną szosę. Przed nami czerwone łuny nad hutą pod Polgar zwiastują koniec puszty. Układam się do snu na tylnym siedzeniu, za kilka godzin następna konkurencja. Janusz troskliwie przykrywa mnie kocem, dla nich konkurencja trwać będzie jeszcze parę godzin.

A jednak szybownictwo zawsze pozostanie wielką przygodą!

Konkurenci jeszcze na ziemi. Na pierwszym planie czechosłowacka „Vega".

GLASFLÜGEL - 604

Liczbą 604 oznaczyła wytwórnia szybowców Glasflügel z NRF specjalną wersję znanego wysokowyczynowego szybowca „Kestrel", przeznaczoną na ostatnie mistrzostwa świata w Marfie. Szybowiec ten ze względu na swą rozpiętość zwany również „Kestrel-22", przyniósł pilotowi W. Neubertowi 6 miejsce w klasie otwartej. Warto zaznaczyć, że projektowanie i budowa nowego szybowca trwały zaledwie 4 miesiące, pomimo że wykorzystano tylko niektóre elementy z poprzednich konstrukcji, a np. płat jest zupełnie nowy.

Glasflügel-604 jest jednomiejscowym, wolnonośnym grzbietopłatem konstrukcji całkowicie laminatowej. Proste skrzydła o bardzo dużym wydłużeniu mają obrys dwutrapezowy. Profil Wortmann: przy kadłubie 18%, przechodzi ku końcom w 15%. Skrzydła wykonane są jako trójdzielne. Część środkowa łączy się z kadłubem przy pomocy dwóch sworzni. Części skrajne łączą się na wpusty (bagnetowo). Skrzydła zbudowane są wg opatentowanej metody HH (Hütter-Hänle). Pasy dźwigarów wykonane są z równoległych pasm włókna szklanego (rowingu), a skorupa skrzydła ma konstrukcję przekładkową z 2 warstw laminatu szklanego, przedzielonych międzywarstwą z pianki Conticell. Krawędź spływu skrzydeł wyposażona jest na całej długości w lotki i klapy. Klapy skrajnych części wychylają się zgodnie z lotkami (do połowy ich wychylenia). Maksymalne wychylenie klap centropłata do lądowania wynosi 35°. Ponadto skrzydła wyposażono w hamulce aerodynamiczne płytowe. W części centralnej mieści się zbiornik dla 100 kg balastu wodnego. Kadłub w przedniej części wykonany jest identycznie jak w szybowcach „Kestrel". Tylna część kadłuba w postaci stożkowej rury została przedłużona. Usterzenie jak w poprzednich wersjach „Kestrela", ale powiększone.

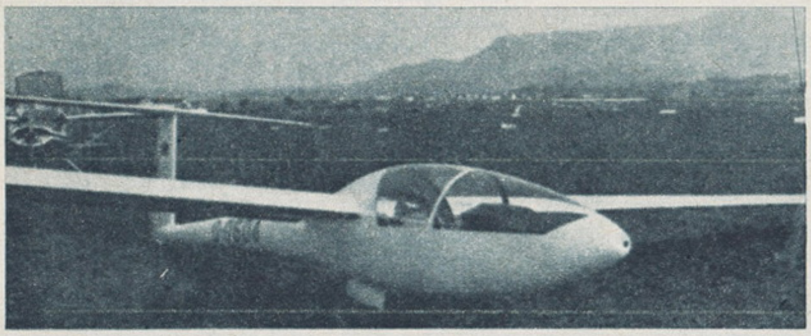
Podwozie chowane, jednokołowe, z kółkiem ogonowym. Podwozie główne jest wyższe niż w „Kestrelu", co zapewnia poprawny kąt postojowy przy dłuższym kadłubie. (J. Ś.)

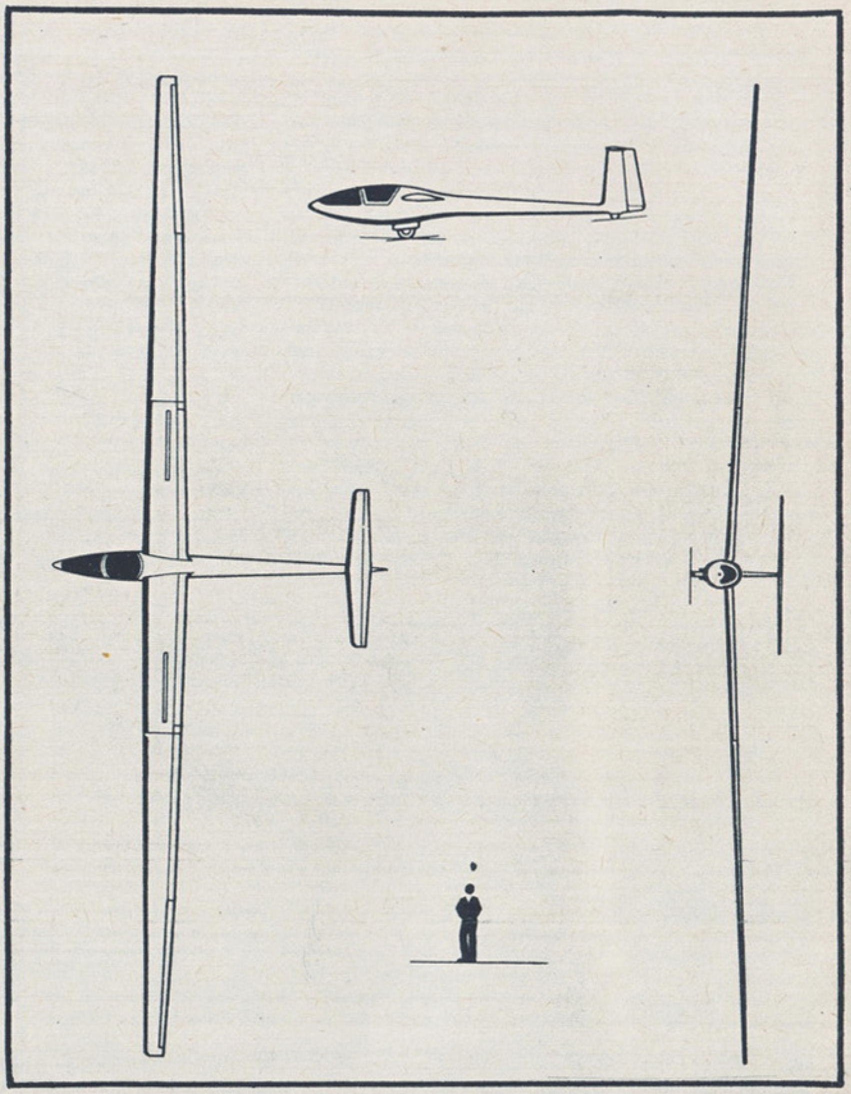
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 22,00 m, długość — 7,55 m, wysokość — 1,53 m, pow. nośna — 16,23 m², wydłużenie — 29,8.

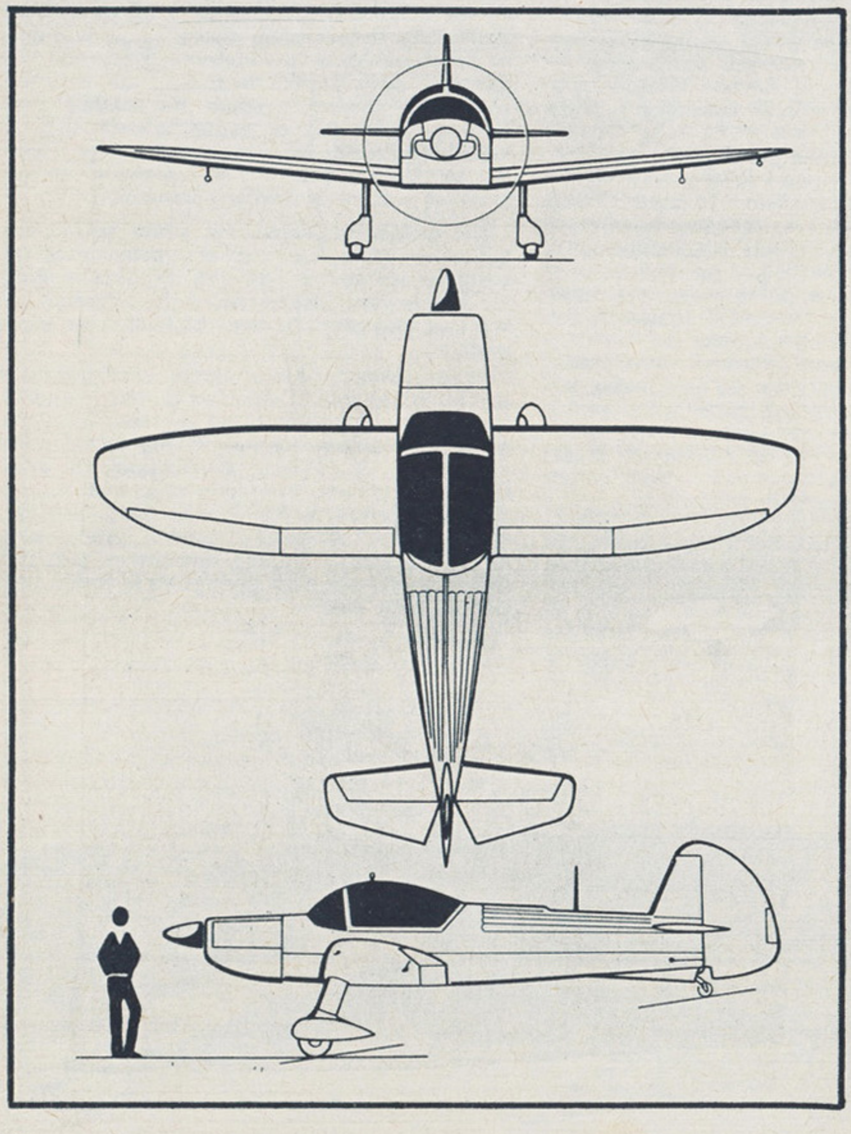
Ciężary: Ciężar własny — 400 kg, ciężar całkowity (z balastem) — 500 kg.

Osiągi: Doskonałość max. — 49 przy prędkości — 96 km/h, opadanie min. — 0,48 m/s przy prędkości — 75 km/h, prędkość min. — 65 km/h, prędkość dopuszczalna — 250 km/h, prędkość holowania — 150 km/h.





KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



CAP - 10

Niedawno („SP" nr 48/1971) Czytelnicy zapoznali się z jednomiejscowym francuskim samolotem akrobacyjnym CAP-20, budowanym przez wytwórnię CAARP. Samolot ten jest rozwinięciem dwumiejscowego CAP-10, zaprojektowanego w tym samym zespole i produkowanego seryjnie w zakładach Avions Mudry w Bernay. CAP-10, którego prototyp oblatano w 1968 r., został zbudowany na bazie doświadczeń zdobytych przy produkcji samolotu „Super Emeraude". CAP-10 produkowany jest obecnie w serii 26 maszyn dla francuskiego lotnictwa wojskowego, gdzie ma być ze względu na swe doskonałe własności użyty do szkolenia i treningu pilotów wojskowych w akrobacji.

CAP-10 jest dwumiejscowym, jednosilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji drewnianej. Skrzydła proste, o niewielkim wzniosie, wzorowane na skrzydłach „Emeraude". Konstrukcja jednodźwigarowa, z kesonem dwuobwodowym (przed i za dźwigarem). Profil NACA 23012 na całej rozpiętości, bez skręcenia. Skrzydła wyposażone są w klapy jednoszczelinowe uruchamiane hydraulicznie i lotki wyważone masowo. Kadłub o dość prostych liniach mieści nad płatem kabinę o 2 miejscach obok siebie, zakrytą kroplową osłoną z pleksi, odsuwaną do wsiadania (od tyłu). Kadłub jest w części kabinowej kryty sklejką, a w tylnej części oprofilowany listwami ze świerku i pokryty płótnem. Usterzenie wolnonośne, kryte sklejką. Statecznik pionowy uzupełniony jest niewielką płetwą dolną. Stery wyposażone w klapki odciążające. Wyważenie masowe — rogowe. Podwozie stałe, klasyczne (z kółkiem ogonowym). Podwozie główne na wolnonośnych, amortyzowanych goleniach, wyposażone w owiewki.

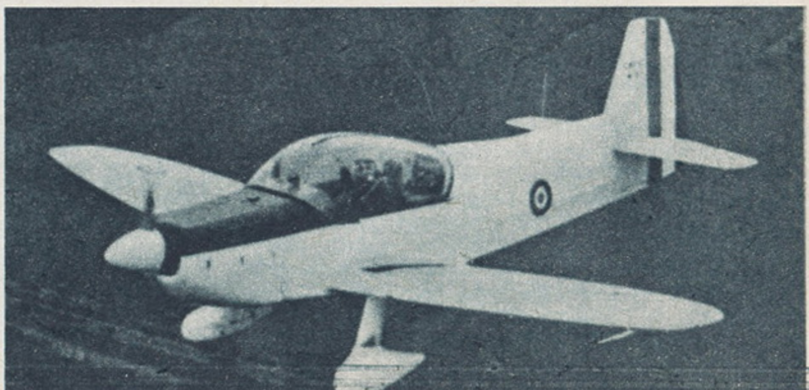
Silnik tłokowy płaski Lycoming IO-320 B2F o mocy 180 KM, przystosowany do krótkich lotów odwróconych. Śmigło stałe, drewniane. Dwa zbiorniki w kadłubie zawierają łącznie 150 l. paliwa. (J. Ś.)

DANE TECHNICZNE

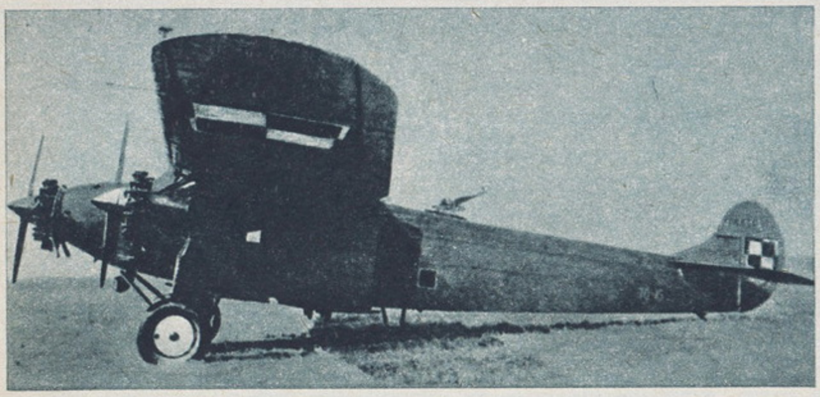
Wymiary: Rozpiętość — 8,06 m, długość — 7,30 m, wysokość — 2,55 m, pow. nośna — 10,58 m², wydłużenie — 6,18.

Ciężary: Ciężar własny — 530 kg, ciężar całkowity (do akrobacji) — 760 kg, ciężar całkowity max. — 830 kg, przeciążenie dopuszczalne: +6, —4.

Osiągi: Prędkość max. — 270 km/h, prędkość przelotowa — 250 km/h, prędkość przeciągnięcia — 80 km/h, wznoszenie — 6 m/s, pułap — 5 500m, zasięg (max.) — 1 200 km.



FOKKER F-VII B/3 M



Trójsilnikowy Fokker F-VII/3M wykonał pierwszy lot 4. IX. 1925 r. i był rozwinięciem jednosilnikowego F-VIIA. W 1928 r. powstała odmiana F-VIIB/3M o rozpiętości powiększonej o 2,4 m. Samoloty F-VII znane były z licznych długich przelotów. Stosowane były w wielu krajach jako samoloty pasażerskie. W 1929 r. w wytwórni Fokker powstała wersja bombowa tego samolotu oznaczona F-VIIB/3m. Samolotów F-VIIB/3M zbudowano w Holandii, Belgii, Anglii, Polsce i USA łącznie 154. W 1953 r. kilka egzemplarzy było jeszcze w użyciu w RPA.

Wiosną 1928 r. Polska zakupiła w Holandii licencję na samolot F-VIIB/3M oraz pierwszy seryjny samolot tego typu noszący nr fabryczny 5057. Na samolocie tym wykonano w wytwórni wykrój na stanowisko strzelca i namalowano na górze kadłuba i usterzenia poziomego linie kątów ostrzału. Samolot przybył do Warszawy 28. V. 1928 r. i otrzymał znaki cywilne P-PAAA. W dniu 31. VII. 1928 r. został rozbity podczas lotu K. Szałasa, K. Kaliny i S. Kłosinka do Bagdadu. W 1929 r. wytwórnia Plage i Laśkiewicz w Lublinie wyprodukowała 21 Fokkerów bombowych i 11 pasażerskich (z tego jeden w 1930 r.). Trzy eskadry bombowe: 211, 212 i 213 — 1 pułku lotniczego w Warszawie otrzymały 18 Fokkerów. Samoloty nosiły numery od 70-1 do 70-21. W 1934 r. trzy samoloty odstąpiono LOT-owi. W 1936 r. 3 samoloty LOT odsprzedał wojsku, a w 1938 r. 3 dalsze (w tym jeden z silnikami „Wasp" po 400 KM). Samoloty wojskowe używane były m. in. do skoków spadochronowych. W 1938 r., gdy eskadry bombowe otrzymały „Łosie" — Fokkery zamieniono na samoloty transportowe, przydzielając je pułkom lotniczym. We wrześniu 1939 r. kilka transportowych Fokkerów używała Brygada Bombowa. Kilka Fokkerów dostało się w ręce niemieckie, reszta uległa zniszczeniu.

Samolot bombowy F-VIIB/3M miał kadłub i usterzenie spawane z rur stalowych, kryte płótnem. Płat drewniany kryty sklejką. Załoga 3 osoby. Uzbrojenie 1 k. masz. strzelca i 1000 kg bomb (4 x 250 kg). Trzy silniki chłodzone powietrzem, 9-cylindrowe Wright J5a „Whirlwind" po 220/240 KM. W płacie zbiorniki dla 1200 l. paliwa. Samoloty były malowane na kolor zielonooliwkowy, na kadłubie miały godło eskadry (np. Wielka Niedźwiedzica, Pelikan) i numer.

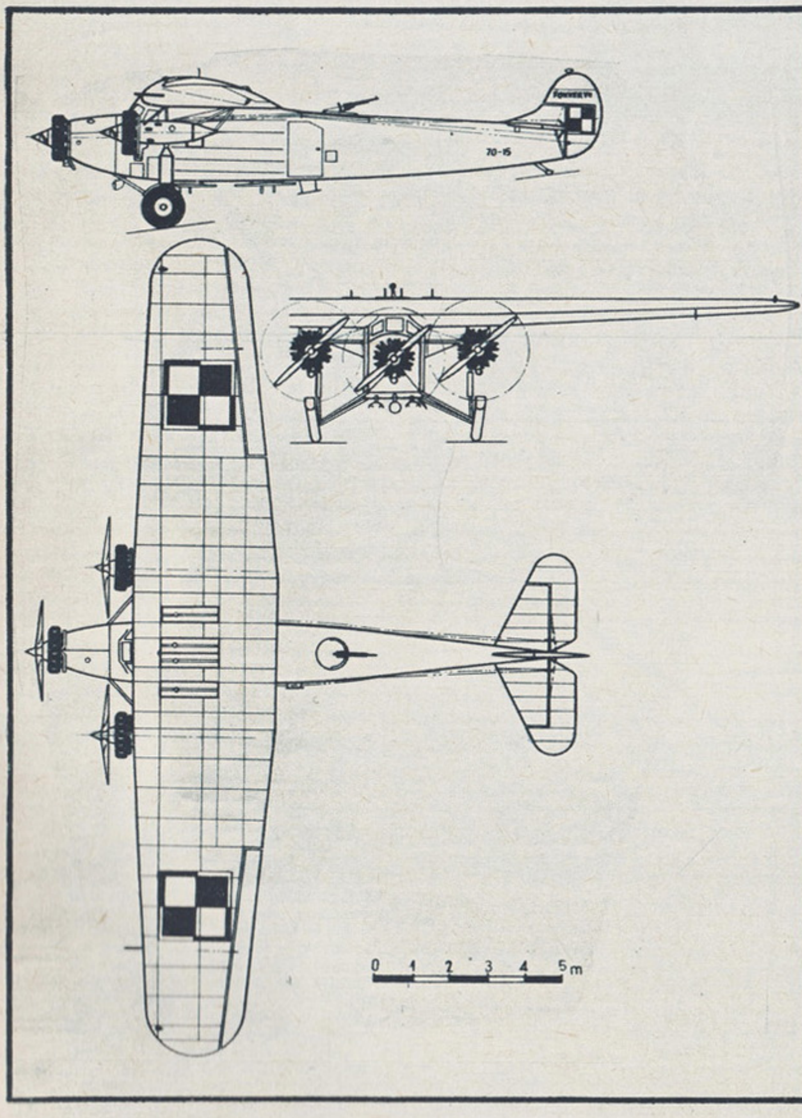
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 21,71 m, długość — 14,56 m, wysokość — 3,9 m, pow. nośna — 67,6 m².

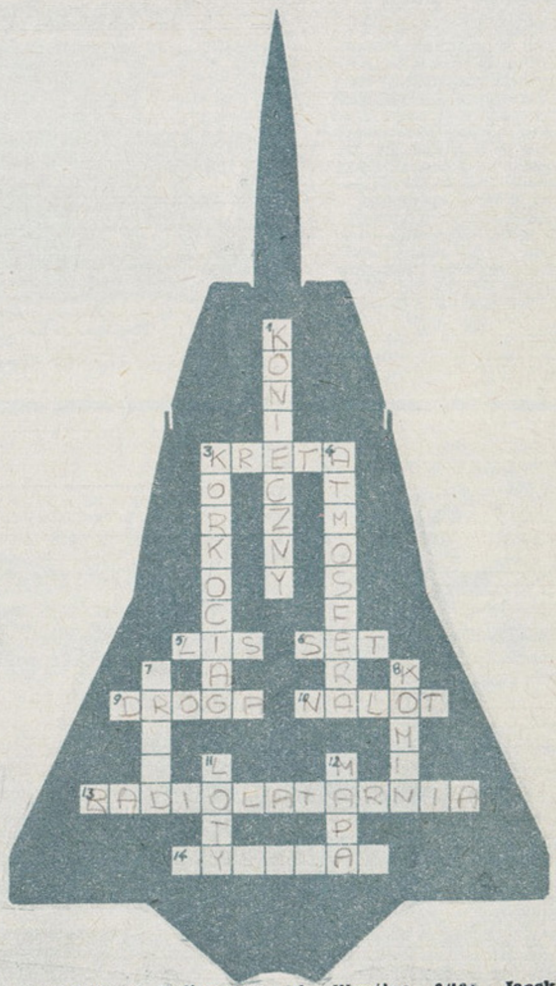
Ciężary: Ciężar własny — 3 045 kg, ciężar użyteczny — 1 955 kg. ciężar całkowity — 5 000 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 172 km/h, prędkość przelotowa — 150 km/h, prędkość min. — 95 km/h, wznoszenie — 2,6 m/s, pułap — 2 930 m, zasięg — 900 km.

Mgr inż. ANDRZEJ GLASS



KRZYŻÓWKA



Pionowo: 1 — autor książki „Zaranie lotnictwa polskiego"; 3 — autorotacja samolotu lub szybowca; 4 — mieszanina gazów otaczająca ziemię; 7 — śpiewający ptak; 8 — poszukiwany przez pilotów szybowcowych; 11 — ruch na lotnisku; 12 — nieodzowne w nawigacji lotniczej.

Poziomo: 3 — wyspa na Morzu Śródziemnym; 5 — szybowiec polski lub przebiegłe zwierzę; 6 — część meczu piłki siatkowej; 9 — trasa, trakt; 10 — suma godzin spędzonych przez pilota w powietrzu; 13 — naziemna radiostacja nadawcza używana do nawigacji lotniczej; 14 — trudna sytuacja, problem.

Opracował: **Leon Siwek**

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia 23.I.1972 r., rozlosowane zostaną nagrody w postaci **bonów książkowych.**

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji — Warszawa 1, ul. Widok 8, **wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach.**

ROZWIĄZANIE „WIRÓWKI" Z N-RU 51 Z 19 GRUDNIA 1971 R.

Hasło: POLSKIE ZAKŁADY LOTNICZE.

Wyrazy pomocnicze: 1 — opona, 2 — „Kobuz", 3 — klucz, 4 — „Osumi", 5 — IKCSP, 6 — „Milan", 7 — „Bekas", 8 — człon, 9 — „Salut", 10 — skoki, 11 — płoza, 12 — „Camel", 13 — odlot, 14 — dysza, 15 — ALSEP, 16 — bolid, 17 — start, 18 — SNIAS, 19 — wieża, 20 — Scott, 21 — „Szpak", 22 — Dedal.

Bony książkowe wylosowali: **Barbara Wasilewska** — Okuniew, ul. Poligonowa 34, pow. Wołomin; **Leszek Barczyk** — Ostrowiec Św., ul. Wspólna 2/12; **Jacek Skrzynecki** — Słupsk, ul. Małachowskiego 32 m. 7.

w lotniczej księgarni

J. Andruchow, M. Giergijew, K. Jefimow ● Wojska Powietrzno - Desantowe NATO, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1971, str. 220, cena 25 zł. Książka ukazała się w cyklu wydawniczym Biblioteki Wiedzy Wojskowej.

Autorzy w swej pracy, która jest przekładem z języka rosyjskiego, omawiają organizację i uzbrojenie wojsk powietrzno-desantowych krajów NATO, lotnicze środki transportowe oraz sposoby desantowania oddziałów powietrzno-desantowych i sprzętu, a ponadto przygotowanie, planowanie i przeprowadzanie operacji powietrzno-desantowych przez wojska krajów NATO.

Dużo miejsca autorzy poświęcają omówieniu środków transportu, środkom desantowania wojska, uzbrojenia i sprzętu, będącego na wyposażeniu wojsk powietrzno-desantowych krajów NATO.

Mimo iż książka przeznaczona jest dla czytelnika wojskowego, to jednak cywilny odbiorca tej pracy znajdzie w niej również wiele interesującego materiału poznawczego. Szczególnie będzie to dotyczyć środków transportu powietrznego.

Bogdan Kaznowski ● Portret zza mgły. Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1971, cena 6 zł.

Autor kilku już ciekawych książek lotniczych podjął kolejną próbę w swej opowieści odtworzenia wydarzeń związanych ze śmiercią pilota Marka Orłowskiego. Bogdan Kaznowski przedstawił w sposób sugestywny liczne grono współczesnych lotników, ich perypetie życiowe w okresie okupacji, trudności w zdobywaniu zawodu pilota wojskowego oraz nieustanną dążność do doskonalenia swych kwalifikacji. Autor napisał książkę żywą i ciekawą, ukazując prawdziwy i dość wszechstronnie nakreślony obraz współczesnego lotnictwa wojskowego.

KĄCIK PRZYJACIÓŁ LOTNICTWA

WIKTOR NIESTIORKIN — 620046, g. Swierdłowsk ż-46, ul. Podgornaja d. 8, kw. 26, Związek Radziecki. Ma 16 lat i jest uczniem dziewiątej klasy. Bardzo lubi lotnictwo i rysunek techniczny. Pragnie nawiązać korespondencję z kolegami z Polski o podobnych zainteresowaniach i wymieniać z nimi różne dane o samolotach.

★

FANK HARTMANN — 7702 Bernsdorf o/L, Nord-strasse 19, Niemiecka Republika Demokratyczna. Jest uczniem dziesiątej klasy i interesuje się m. in. astronautyką. Zbiera modele rakiet i inne. Pragnie korespondować z kolegami z Polski o podobnych zainteresowaniach oraz wymieniać z nimi czasopisma, dane i modele. Języki obce: rosyjski i angielski.

★

JANINA MOŚCICKA — Szczytno, ul. Mickiewicza 7, Internat. Ma lat 20 i interesuje się lotnictwem wojskowym. Pragnie nawiązać korespondencję z przyjaciółmi lotnictwa.

★

MACIEJ KĘDZIERSKI — Pabianice, ul. Nowotki 29/5. Ma 13 lat i interesuje się lotnictwem. Zbiera modele plastykowe samolotów. Posiada dane wielu samolotów, od najstarszych do współczesnych. Pragnie korespondować z rówieśnikami o podobnych zainteresowaniach. Język obcy: rosyjski.

★

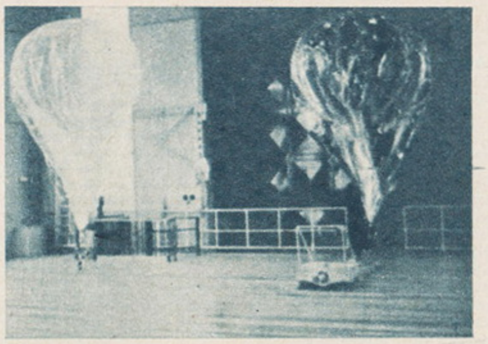
WŁODZIMIERZ TRETER — Lipsko n. Wisłą, ul. Iłżecka 5/12, woj. kieleckie. Miłośnikom lotnictwa odstąpi wiele książek o tematyce lotniczej oraz luźne numery „Skrzydlatej Polski" z lat 1970-1971.

SKRZYDLATA POLSKA

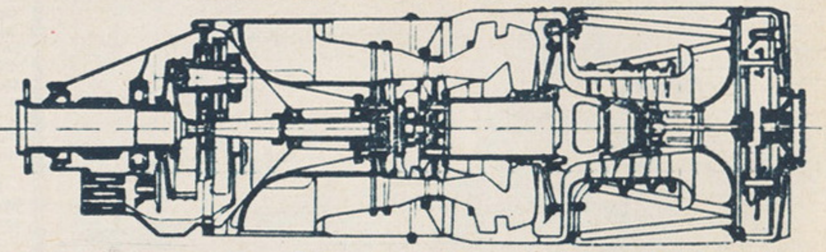
RAKIETA PO ŚWIECIE

OPERACJA „EOLE"

Tak wyglądało przygotowanie balonów badawczych do operacji „Eole" w argentyńskim ośrodku w Mendoza. Z prawej — balon gotowy do startu, z lewej — zapasowy. Operacja obejmowała łącznie start 500 balonów i była zespolona z badaniami prowadzonymi przez sztucznego satelitę o tej samej nazwie. Balony osiągały średnio wysokość 12 000 m. Startowały z Mendoza, Neuquen i Lago Fagnano (10 balonów dziennię, od 21.VIII.1971 r.).



TURBINOWY SILNIK ŚMIGŁOWY



Przekrój czechosłowackiego silnika turbośmigłowego M—601, przewidzianego do nowych samolotów dyspozycyjnych i pasażerskich L—410 „Turbolet", a także do samolotów rolniczych i śmigłowców. Ma on sprężarkę typu mieszanego z 2 stopniami osiowymi i 1 odśrodkowym, komorę spalania z wirującym wtryskiwaczem, 1-stopniową turbinę wytwornicy z chłodzonymi łopatkami, 1-stopniową turbinę napędową i przekładnię śmigła. Silnik charakteryzuje się umieszczeniem turbiny napędowej wraz z przekładnią śmigła — z przodu, a sprężarki — z tyłu silnika. Podobny układ ma silnik kanadyjski PT-6.

PODUSZKOWIEC SANITARNY

„Hoversled", to brytyjskie nosze sanitarne na poduszce powietrznej. Istnieją również jeszcze mniejsze wersje tych noszy, służące do transportu rannych w terenie podmokłym.

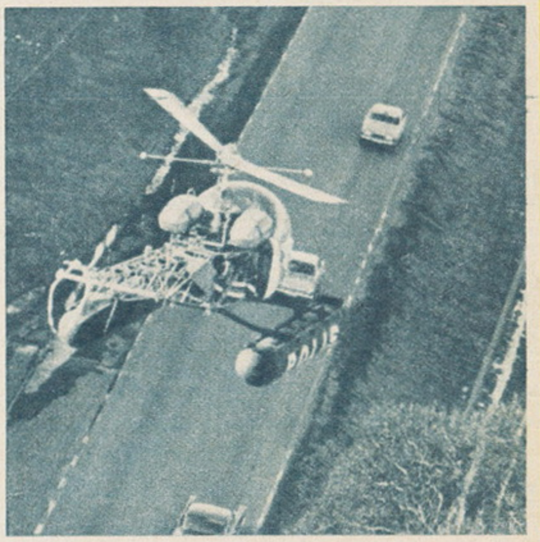
MODELE W SŁUŻBIE HANDLU

Japończycy chętnie stosują na wystawach międzynarodowych i targach lotniczych latające modele swoich oferowanych do sprzedaży samolotów. Oto akwizycyjny pokaz modelu na uwięzi wodnosamolotu, PX-S, startującego z basenu wodnego.

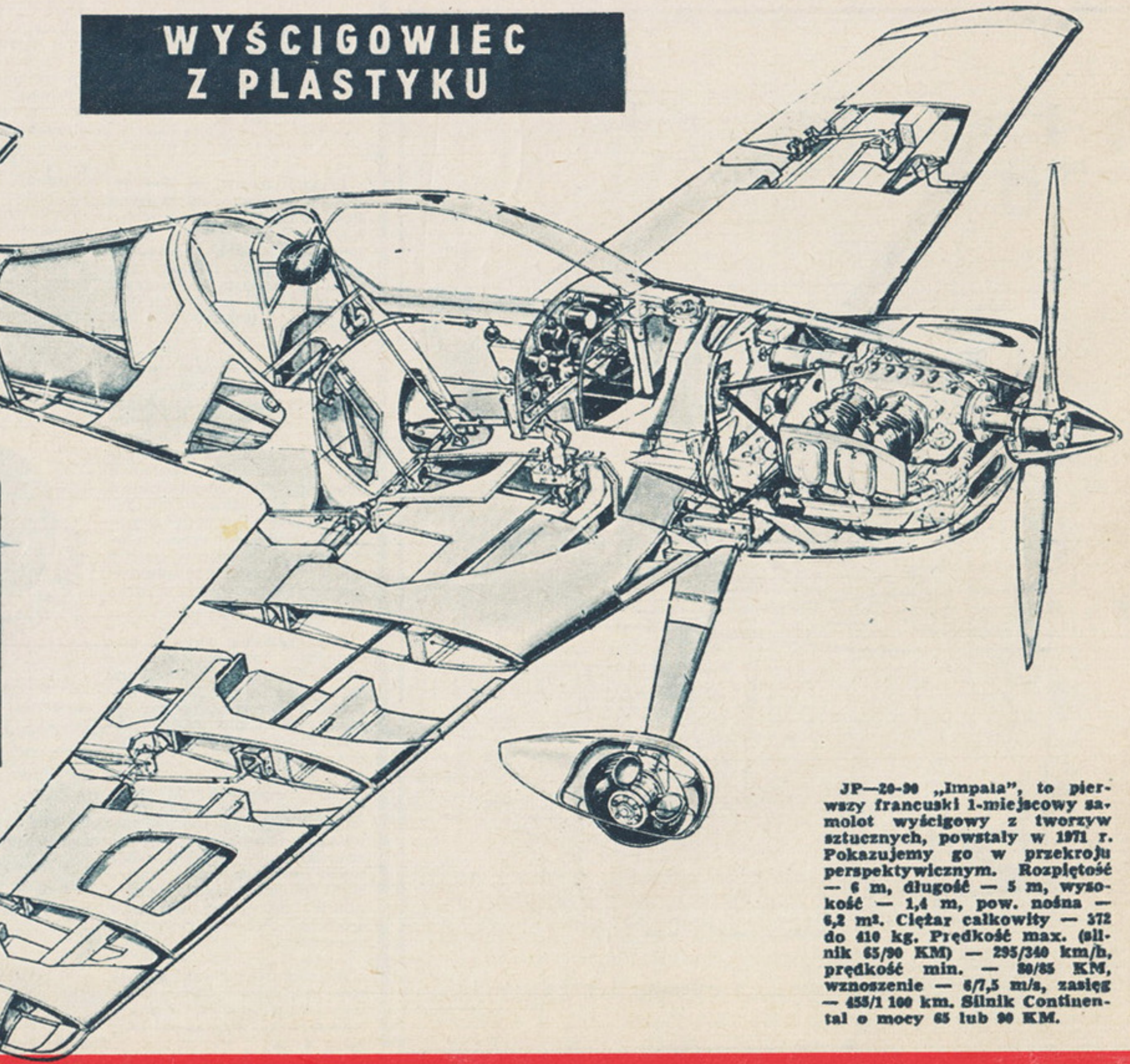
LATAJĄCY PATROL DROGOWY

Również w Szwecji używane są śmigłowce w służbie policji drogowej. W razie dostrzeżenia potencjalnego pirata drogowego, śmigłowiec obniża lot i migaczem ostrzega kierowcę przed kolejnym naruszeniem przepisów drogowych. Jeśli to nie pomaga, załoga śmigłowca wzywa przez radio patrol kołowy, który zatrzymuje samochód. Śmigłowce rozładowują również powstałe korki komunikacyjne.

Zdjęcia i rysunki: „Aviation Magazine", „Air-Cosmos", „Popular Science", APL, ILN, Lockheed.



WYŚCIGOWIEC Z PLASTYKU



JP—20-90 „Impala", to pierwszy francuski 1-miejscowy samolot wyścigowy z tworzyw sztucznych, powstały w 1971 r. Pokazujemy go w przekroju perspektywicznym. Rozpiętość — 6 m, długość — 5 m, wysokość — 1,4 m, pow. nośna — 6,2 m². Ciężar całkowity — 372 do 410 kg. Prędkość max. (silnik 65/90 KM) — 295/340 km/h, prędkość min. — 80/85 KM, wznoszenie — 6/7,5 m/s, zasięg — 455/1 100 km. Silnik Continental o mocy 65 lub 90 KM.

LOT
NOWINY
NR 120 ● STYCZEŃ 1972

Jaki był?

W podsumowaniach, dokonywanych tradycyjnie na zakończenie roku, pada najczęściej właśnie takie jak w tytule pytanie. A zaraz potem zastanawiamy się, jakiż to b ę d z i e ten obecny, co przyniesie nam i krajowi?

Ubiegły 1971 rok możemy w PLL LOT zaliczyć na pewno do udanych. Już 2 grudnia wykonane zostały zadania przedsiębiorstwa we wszystkich wskaźnikach. Realizując zobowiązania zjazdowe, wykonaliśmy zadania planowe w 108 proc., przewożąc ogółem 1 080 000 pasażerów i osiągając ponadplanowy zysk w wysokości 55 mln złotych. Naszymi samolotami podróżowali m i l i o n e r z y. Lapidarnie ujęła rzecz „Polityka", pisząc: „LOT po raz pierwszy w swej historii przewiózł milion pasażerów w ciągu roku. W ustanowieniu rekordu dopomógł mr Rogers z Londynu, który nie spodziewał się, że przelot do Warszawy uczyni go milionerem, posiadaczem pamiątkowego neseserka i kwiatka".

Nieco wcześniej obchodziliśmy inną „milionową" uroczystość, podczas której witaliśmy 8-milionowego pasażera przewiezionego przez PLL LOT po wojnie. O tym wydarzeniu też szeroko pisała nasza prasa. Wyjątkowo dużo miejsca poświęcił temu wydarzeniu „Tygodnik Polski — La Semaine Polonaise", ukazujący się w Paryżu. Obok okładki (z Jackiem Fedorowiczem oglądającym prezent od LOT-u) dwie środkowe strony, na których znalazły się zdjęcia wykonane na lotnisku Le Bourget i na naszym Okęciu. Specjalni dziennikarze obszernie ponadto relacjonowali przebieg uroczystości w Paryżu i Warszawie, cytując m.in. taką wypowiedź 8-milionowego pasażera p. Pierre Felino: „Z usług LOTU korzystałem już niejednokrotnie i obiektywnie muszę stwierdzić, że jego samolotami podróżuje się znakomicie".

Cieszy nas taka opinia, podobnie jak radują sukcesy na rynku krajowym. Do miliona jeszcze daleko, ale dwa nasze przodujące oddziały: w Gdańsku i Wrocławiu też witały swoich rekordzistów. Oto bowiem w dniu 6 grudnia 1971 odprawiono 100 000 pasażera odlatującego z Gdańska. Odnotujmy, że był nim sekretarz konsulatu Brazylii — Orlando Aloes Silva. W trzy dni później podobna uroczystość odbyła się we Wrocławiu, (gdzie 100-tysięcznym pasażerem był prof. dr Jan Kożuchowski). Duże sukcesy miał także do odnotowania katowicki oddział LOT. Od maja do września 1971 r. z Katowic odleciało 32 tys. pasażerów, w tym 21 tys. na Wybrzeże. Mimo wprowadzonych lotów w niedzielę, nie udało się jednak przewieźć wszystkich chętnych. Duże nadzieje wiążą się tutaj z planowanym wprowadzeniem dużych IŁ-18 w letnim rozkładzie.

Tak było we Wrocławiu, Gdańsku i Katowicach.

Naszych Czytelników zainteresują z pewnością informacje jak b y ł o i b ę d z i e w Londynie, Madrycie, Bejrucie i Brukseli?

Oto materiały jakie uzyskaliśmy od naszych przedstawicieli.

Zbigniew Dąbkowski

ZBIGNIEW DĄBKOWSKI — Wielka Brytania: „Placówka PLL LOT w Londynie mieści się od przeszło 8 lat w centralnym, eksponowanym punkcie miasta, stanowiąc miejsce częstych odwiedzin przez aktualnych i przyszłych pasażerów LOT-u. Dokonuje się tu około 50 rezerwacji lotniczych dziennie i to nie tylko na linię macierzystą z Londynu do Warszawy, ale również na całą sieć połączeń rozkładowych naszego przedsiębiorstwa. W sezonie letnim 1971 placówka obsłużyła 17 610 pasażerów i znalazła się w ścisłej czołówce najbardziej aktywnych przedstawicielstw PLL LOT. Przedstawicielstwo podejmuje szereg akcji akwizycyjno-reklamowych, większość przy współpracy i pomocy towarzystwa brytyjskiego BEA, ponieważ już od maja 1972 linia Warszawa — Londyn — Warszawa obsługiwana będzie najnowszym samolotem odrzutowym LOT-u IŁ-62 o znacznie zwiększonej możliwości przewozowej i komforcie podróży.

Zbigniew Nawrot

Już w tej chwili podpisano z organizacją „Fregata" umowy czarterowe na przewóz turystów do Polski, wartości ok. 100 tys. dolarów. Obok działalności handlowej, rezerwacyjnej i recepcyjnej placówka odpowiada za obsługę techniczną samolotów towarzystw lotniczych krajów socjalistycznych w olbrzymim londyńskim porcie Heathrow.

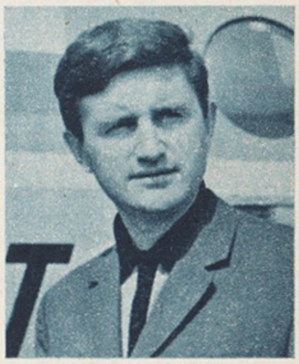
ZBIGNIEW NAWROT — Hiszpania: Warto chyba na wstępie podkreślić, że rok 1971 udało nam się na trasie Warszawa — Genewa — Madryt zamknąć liczbą 7 000 pasażerów (35 proc. to obywatele PRL, reszta pasażerowie dewizowi). Jeśli idzie o fracht, to przewieźliśmy ok. 40 tys. kg. Z punktualnością też było dobrze, gdyż na ponad 60 lotów w sezonie letnim były tylko 2 poważniejsze opóźnienia i ani jednego odwołania. Otrzymaliśmy wiele listów z podziękowaniami i to od pasażerów, którzy dużo latają i wiedzą, że nie ma idealnych przewoźników...

Co do najbliższych planów, to należy wskazać na realizowany wspólnie z IBERIĄ plan akwizycyjno-reklamowy w krajach Ameryki Łacińskiej. Chodzi nam o uzyskanie grup turystycznych, melomanów, teatromanów i starej Polonii na wyjazd via Madryt do Polski. Wydaliśmy już 30 000 pięknie opracowanych folderów, wizytowało Polskę 16 dyrektorów największych agencji podróży z kilku krajów, głównie z Brazylii, Argentyny, Ekwadoru i Wenezueli. W każdym razie PLL LOT pojawiły się na tamtejszym rynku. Placówka w Madrycie posiada w swojej ewidencji około 200 agencji podróży z tamtego terenu i regularnie wysyła swoje materiały akwizycyjno-reklamowe. Mamy kilkaset pasażerów rocznie via Madryt z tego rynku. Byłoby ich znacznie więcej, gdyby nie kłopoty z uzyskaniem miejsca w warszawskich hotelach. Podróże z Hiszpanii do Polski i odwrotnie wyraźnie się bowiem ożywiły, ale w turystyce same walory krajobrazowe nie wystarczą!

Andrzej Podczaszy

ANDRZEJ PODCZASZY — Liban: Po czteroletniej przerwie Polskie Linie Lotnicze LOT mają swego przedstawiciela w Libanie, który zakresem swego działania — poza Bejrutem — obejmie również Bliski Wschód i Turcję. Najpilniejsze zadanie — to przygotowanie otwarcia nowego połączenia do Teheranu z portem tranzytowym w Damaszku. Będzie to najdłuższe regularne połączenie z Warszawy. Trzeba dokładnie rozeznać rynek, który jest jednym z najtrudniejszych ze względu na dużą konkurencję.

Obecność reprezentanta na tym terenie ma ponadto duże znaczenie dla polskich podróżnych, którzy w swych listach zwracali często uwagę na różnego rodzaju niedogodności wypływające z faktu, że w Libanie brak było polskiego reprezentanta.



Jerzy Żmigrodzki

JERZY ŻMIGRODZKI — Belgia.

Biuro PLL LOT w Brukseli jest jednym z najstarszych naszych przedstawicielstw. Zlokalizowane w samym centrum miasta, w jednym z najwyższych budynków (Martini Building), a w najbliższym sąsiedztwie — duży i dobrze zaopatrzony sklep CEPELII.

Polska jako kraj turystyczny jest jeszcze bardzo mało znana na terenie Belgii. Staramy się dotrzeć wraz z „Orbisem" do możliwie szerokich kręgów społeczeństwa. Wszelkie materiały informacyjne muszą być przygotowywane w językach francuskim i flamandzkim. Specjalny nacisk położony jest na odpowiednie prezentowanie naszych jezior i lasów, które stanowią dużą atrakcję dla Belgów. Dużym utrudnieniem w naszej pracy jest aktualna sytuacja hotelowa w Polsce.

Nie bez znaczenia dla pracy naszej placówki było otwarcie w 1971 r. bezpośredniego połączenia na trasie Nowy Jork — Warszawa przez PAN AM, gdyż Bruksela utraciła swoje znaczenie jako punkt tranzytowy na tym odcinku.

Rok 1972. Jaki będzie? O tym głównie zadecyduje nasz w s p ó l n y wysiłek. I tych w Krakowie i tych w Genewie, w hangarze i w kabinie pilotów, sprzedających bilety i odprowadzających pasażerów do samolotów: nas wszystkich!

Załoga samolotu PLL LOT w czasie odprawy celnej dokonywanej przez st. kontrolera celnego H. Czepułkowską.

Na lewo: Po przylocie samolotu stewardessa prezentuje czego nie sprzedała podróżnym... Na prawo: Kontroler celny A. Jaworski przy odprawie przesyłek towarowych. Na dole: W pełnym ruchu — przy pracy kontroler celny — Jadwiga Skrobisz.

MERKURY w MUNDURZE

SĄ we wszystkich międzynarodowych — lotniczych i morskich — portach świata, na każdej granicy. Celnicy — bo o nich tu mowa — są w Polsce funkcjonariuszami administracji celnej podległej MHZ i Głównemu Urzędowi Ceł.

Na Międzynarodowym Dworcu Lotniczym pracują na 4 zmiany (od 10—15 osób na każdej). Pełna nazwa: **Urząd Celny — Port Lotniczy w Warszawie.** Placówka szczególna dla Warszawy, gdyż jest urzędem granicznym!

Co tu dużo mówić — jest to robota bardzo niewdzięczna. Celnik musi być grzeczny, uśmiechnięty i dobrze wykonywać — wcale przecież niełatwe — swoje obowiązki. Nie ułatwia im, niestety, pracy dość powszechne przekonanie, że cło to kara!

Do ich podstawowych funkcji należy kontrola celna obrotu towarowego z zagranicą oraz zadania wypływające z ochrony zdrowia ludzi, zwierząt, roślin, a także ochrony dóbr kulturalnych. Obok kontroli towarów przewożonych przez granicę przez podróżnych obejmuje ona również przesyłki przewożone przez granicę w postaci przesyłek frachtowych na podstawie listów przewozowych (nie mylić z pocztą lotniczą!).

Od dawna ludzie próbują wyręczać organizacje zajmujące się handlem. Zbyt często wyprawy turystyczne stają się...

Szefowie przy pracy. Naczelnik Z. Ziobro (na prawo) w rozmowie ze swym zastępcą I. Janikiem.

Współdziałanie jest tutaj na porządku dziennym. Kierownik Zmiany Odprawy Pasażerów PLL LOT F. Maj (z prawej) w rozmowie z zastępcą naczelnika Urzędu Celnego I. Janikiem. Niżej: Ludzie i walizki...

Ale tu się na szczęście wiele i szybko zmienia. Podpisane ostatnio z sąsiadamy porozumienia turystyczne oznaczają bardzo istotny krok na tym odcinku. Nowe przepisy celne wprowadziły również wiele zmian idących w kierunku potrzeb gospodarczych kraju. Lepsze zaopatrzenie rynku, zrównanie cen wielu artykułów — „zniechęca" coraz częściej do indywidualnego „importu". Turystyka autentyczna ma coraz większe szanse...

Dowiadujemy się także, że przygotowywany jest nowy system przechodzenia przez komorę celną. Dla ułatwienia i usprawnienia przepływu coraz większej fali podróżnych wprowadzony zostanie system świateł, dzielących pasażerów na mających towary do oclenia i nie posiadających takowych.

Pytamy naczelnika lotniczej placówki celnej w Warszawie — Zdzisława Ziobro o jego współpracowników: „Mamy tutaj kadrę naprawdę zaangażowaną, stosunkowo młodą (średnia wieku 33 lata). Jest to praca dość atrakcyjna dla kobiet ze względu na zmianowość, uposażenie i umundurowanie. Podstawowe wymogi: średnie wykształcenie, jeden język obcy. Prowadzimy ponadto systematyczne szkolenia.

Wśród pracowników chciałbym specjalnie wyróżnić: J. Aksmana, E. Burgrafa, J. Baranowskiego i L. Powsińskiego".

Chodziliśmy po porcie. Obserwowaliśmy ich pracę, pytaliśmy o radości i kłopoty. Próbowaliśmy fotografować, chociaż to zadanie równie trudne jak ich praca.

Wiemy, że Czytelników interesują zawsze wiadomości o przemytnikach. Co i gdzie? Oczywiście, że pytaliśmy także i o te sprawy. Przestępczość dewizowa to głównie usiłowanie wywozu dewiz za granicę. Nie tak dawno uniemożliwiono taką właśnie próbę przemytu 15 tysięcy dolarów. Sumy od 1 do kilku tysięcy dolarów też były dość często notowane. Po dewizach w kolejności idą dzieła sztuki — numizmatyka, wyroby artystyczne ze srebra i złota. A w przywozie? Obok najprzeróżniejszych towarów trafiają się w bagażach podróżnych wyłącznie (ale w dużych ilościach) same metki handlowe (całe komplety w postaci naszywek i drukowanych przywieszek kartonowych). Wszystko po prostu po to, by „uszlachetniać" wyroby krajowe i odpowiednio podwyższać ich cenę.

Na zakończenie naszej wizyty u celników zadano nam pytanie: Wśród kar, jakie grożą za celne przewinienia, są m. in. kara pozbawienia wolności, kara grzywny i przepadku mienia. Która z nich jest najgorsza — w odczuciu osobistym — dla naruszających przepisy celne?

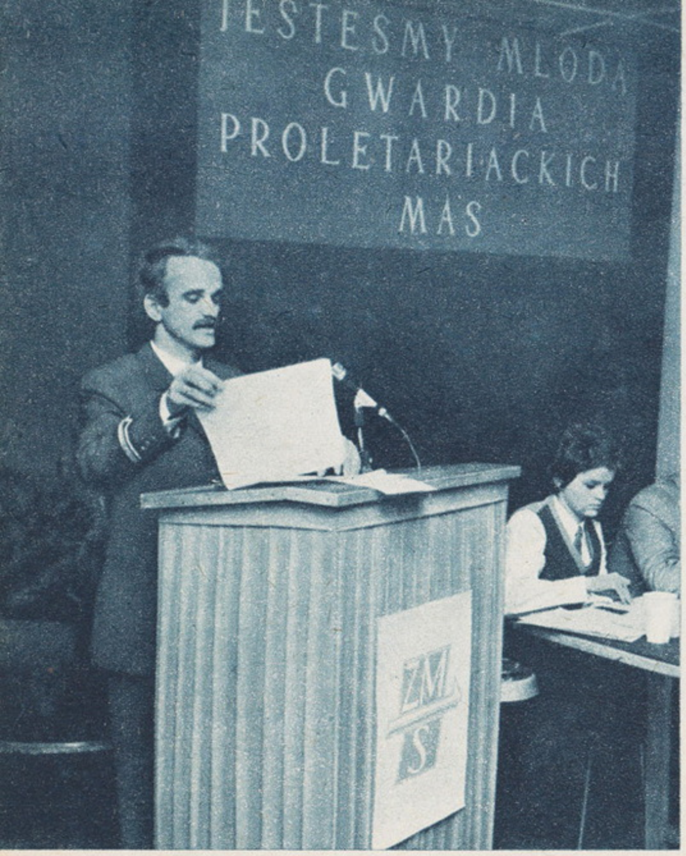
Okazuje się, że żadna z wymienionych dolegliwości, lecz zwyczajne zawiadomienie zakładu pracy!

Z głośnika płynie komunikat: „Wylądował samolot PLL LOT z Hamburga i Amsterdamu"... Znów rozpocznie się porcja takich samych czynności podejmowanych kolejno przez stewardessy, oficerów służby granicznej, bagażowych i celników. Normalny dzień trudnej pracy.

Sentymentalny pan

Oczywiście wszyscy wiedzą o kogo chodzi. Mieczysława Fogga zastaliśmy na lotnisku i sądziliśmy, że wybiera się w swą kolejną i daleką artystyczną podróż. Ale to były tylko pozory, gdyż okazało się, że wszystkiemu winni... filmowcy. Znany dokumentalista Ludwik Perski wspólnie z operatorem Franciszkiem Fuchsem kręcą właśnie kolejny film muzyczny, poświęcony popularnemu pieśniarzowi. Mamy nadzieję, że będzie wnet gotowy i – jesteśmy przekonani – gorąco przyjęty przez wielbicieli talentu sentymentalnego pana. Czego życzymy panu Foggowi, twórcom i sobie!

Obok piszemy o pracy celników. Tutaj Mieczysław Fogg wraz z sympatyczną celniczką są po prostu aktorami! Niżej: Filmowcy pracują. Franciszek Fuchs (z lewej) oraz Ludwik Perski są wyraźnie zadowoleni ze swej bytności na lotnisku.



Z MŁODYMI

ZAKŁADOWA organizacja ZMS przy PLL LOT należy do najlepszych organizacji dzielnicy Ochota. Decyzją ZG ZMS kilku czołowych aktywistów, m. in. E. Daszkiewicz, W. Dąbkowski, R. Zakrzewski, E. Nowak, Z. Opasiński i K. Załuska, otrzymało Srebrne i Brązowe Odznaczenia im. J. Krasickiego. W czasie ostatniej konferencji sprawozdawczo-wyborczej podsumowano dwuletni dorobek 350-osobowej organizacji. Zanotowano szereg wartościowych osiągnięć zarówno w działalności ideowo-szkoleniowej, ekonomiczno-produkcyjnej, jak i organizacji wolnego czasu i wypoczynku.

Nowo wybrany Zarząd Zakładowy ZMS **(pod przewodnictwem Wojciecha Dąbkowskiego — na zdjęciu)** postawił przed sobą szereg ambitnych zadań, dotyczących m. in. rozwijania socjalistycznego współzawodnictwa pracy, inicjowania nowych czynów społecznych i zobowiązań produkcyjnych, popularyzowania postępu technicznego, racjonalizacji i wynalazczości wśród młodzieży, aktywnego współuczestniczenia w pracach samorządu robotniczego i in. Życzymy sukcesów w ich realizacji i wyrażamy nadzieję, że każdy młody pracownik PLL LOT — robotnik, technik, inżynier — będzie łączył swą przyszłość ze wspólnym wysiłkiem kolektywu i perspektywami przedsiębiorstwa.

PABLO NERUDA

PO czterodniowym pobycie opuścił Warszawę, udając się do Paryża, wybitny poeta chilijski, laureat Nagrody Nobla, Pablo Neruda wraz z małżonką.

W imieniu KC PZPR i rządu PRL wicepremier Wincenty Kraśko pożegnał w serdecznych słowach Pablo Nerudę, wyrażając nadzieję, że Polska i jej naród pozostaną nadal tak blisko sercu poety jak dotychczas.

Pablo Nerudę oraz jego małżonkę żegnali na lotnisku: członek sekretariatu KC PZPR Ryszard Frelek, kierownik Wydziału Kultury KC PZPR Jerzy Kwiatek, kierownik Ministerstwa Kultury i Sztuki i wicemin. Czesław Wiśniewski, członkowie ZG ZLP z wiceprezesem C. Centkiewiczem, przedstawiciele MSZ i organizacji społecznych.

Obecny był ambasador Chile w Polsce R. T. Daccarett.

KTO nie zna tego pana z pięknymi wąsami? To przecież popularny LOT-owski Dziadek — **Władysław Liberski.** Pracował w naszym przedsiębiorstwie od lipca 1946 r., by z dniem 31.XII.1971 odejść na zasłużoną emeryturę. Widział i słyszał wiele, był przy wielu ważnych chwilach w historii przedsiębiorstwa. To nic, że Jego współudział był z natury rzeczy dość skromny, ale noszone w Jego charakterystycznej tece dokumenty posiadały swoją wagę!

Dziadzio mówił nam rozrzewniony: LOT rósł na moich oczach, młodzi jeszcze niedawno pracownicy mają już dzisiaj dzieci. Jestem więc dziadkiem dosłownie i w przenośni. (Zdradzimy sekret — W. Liberski jest pradziadkiem). Dziadek (urodzony 1896) posiada Złotą Odznakę Zasłużonego Związkowca oraz Brązowy Krzyż Zasługi (1956).

W KRAJU PRZODKÓW

GIZELLA GRUNIK mieszka dzisiaj w Wiedniu. Tato jest austriackim lekarzem, matka autentyczną Polką. Gizella przyleciała na zimowe wakacje do kraju, by złożyć wizytę dziadkowi. Jest on dyrektorem szpitala w Ozimku koło Opola i ucieszył się bardzo z przybycia uroczej wnuczki. W czasie całej podróży Gizellą bardzo troskliwie opiekowały się polskie stewardessy. Na trasie z Warszawy do Wrocławia została zawarta wręcz przyjaźń ze stewardessą A. Kwiatkowską.

W każdym numerze „Lot Nowin" staramy się publikować zdjęcia z tzw. szerokiego świata. Oczywiście chodzi nam głównie o takie jego fragmenty, na tle których tradycyjny żuraw LOT-u jest estetycznie eksponowany. Dzisiaj pragniemy przedstawić naszym czytelnikom zdjęcia wykonane w **MADRYCIE**, gdzie w samym centrum miasta, tuż obok pomnika Cervantesa i bohaterów jego książki, widnieje potężny neon naszego przedsiębiorstwa. Na drugim zdjęciu — wykonanym w **KUWEJCIE** — neon wręcz — i to efektownie — świeci...

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256, tel. 22-30-21, wewn. 44. Redaktor odpowiedzialny: JULIUSZ PĘGIEL. Wkładka do numeru 3 (1071) z dnia 16 stycznia 1972 r. „Skrzydlatej Polski". Zdjęcia w numerze: J. Czerniak, M. Kobrzyński, E. Krawczyk i archiwum.